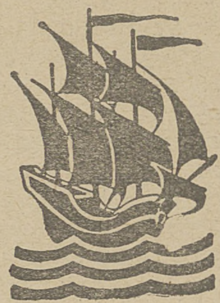
Cena numeru 40 zł



Morski Przegląd Gospodarczy

BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA



BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 10 (17) | Gdynia, październik 1947 r. | Rok II

Mgr Franciszek Gołębiowski



Zagadnienie odbudowy polskiej floty handlowej

W wyniku wojny i związanych z nią zmian konfiguracji granic oraz dokonywujących się przemian społecznych — zmieniła się struktura gospodarcza Polski.

Drogą ewolucji kraj nasz z państwa rolniczo - przemysłowego staje się przemysłowo-morskim. Stąd powstaje szereg nowych i aktualnych problemów, które przed wojną nie mogły być należycie rozwiązane. Jednym z takich zagadnień jest odbudowa oraz rozbudowa naszej floty handlowej.

Ogólną tendencją, w okresie powojennym, przejawiającą się we wszystkich krajach morskich, jest dążenie do jak najszybszej odbudowy tonażu handlowego — przynajmniej do poziomu roku 1939, lecz bardziej nowoczesnego i o znacznie większej wydajności przewozowej. Nawet Stany Zjednoczone, które w czasie wojny swój przemysł stoczniowy rozbudowały bardzo poważnie, wysuwając się na pierwsze miejsce pod względem ilości floty morskiej, obecnie dążą zdecydowanie do powiększenia swego tonażu eksploatacji o 3.000.000 BRT w stosunku do stanu przedwojennego.

Zmiany granic wpłynęły na zwiększenie się naszego obszaru Zagłębia Węglowego o 15 proc. dzięki odzyskaniu Śląska Dolnego i Opolskiego. Daje nam to możność zwiększenia wydobycia węgla. O ile bowiem przed wojną produkcja roczna węgla sięgała 38 mil. ton, to dziś już 40 mil. ton rocznie, a Narodowy Plan Gospodarczy przewiduje 60 mil. ton na 1947 rok, 70 mil. ton na 1948 rok i 80 mil. ton na 1949 rok. Sam eksport w roku 1949 przewiduje się na 35 mil. ton. Należy liczyć, że poważna część tego eksportu przejdzie przez polskie porty. — Prócz tego po uzyskaniu szerokiego dostępu do morza z trzema dogodnymi portami, przesunięciem terytorium na Zachód, opanowaniem ujść dwóch głównych rzek narodowych, Wisły i Odry, przy dogodnym połączeniu tychże w ich dolnym biegu, szybko postępujący rozwój międzynarodowej wymiany handlowej i odbudowa zniszczonej przez wojnę gospodarki państw europejskich stwarzają dla Polski sprzyjające warunki tranzytowe w kierunku północ — południe.

Wszystkie te korzyści mogą mieć dla Polski specjalnie doniosłe znaczenie przy posiadaniu odpowiedniej ilości tonażu floty handlowej, zdolnej obsłużyć w poważnym stopniu nie tylko własny import i eksport, ale również i tranzyt idący przez polskie porty.

Własna flota handlowa decyduje w dużej mierze o powadze dyspozycji handlowych i daje możność wychodzenia z własnym towarem na rynki zagraniczne. Jej wielkość — a nie długość Wybrzeża morskiego i ilość portów — choćby dobrze wyposażonych technicznie — decyduje o morskim charakterze państwa. Budowa własnej floty handlowej była zawsze marzeniem tych kół i ludzi w Polsce, którzy widzieli w rozwoju Polski morskiej jeden z warunków dobrobytu narodu.

Dopiero w roku 1926 rząd polski sam wziął inicjatywę w swoje ręce i założywszy przedsiębiorstwo państwowe skomercjalizowane pod nazwą „Żegluga Polska" zakupił 5 statków trampowych o łącznej pojemności około 10 tysięcy BRT oraz parę małych statków pasażerskich dla ruchu przybrzeżnego między portami Gdyni, Helu i Jastarni.

Dalszym etapem rozwoju polskiej żeglugi morskiej było założenie przez „Żeglugę Polską" łącznie z angielską firmą okrętową „Ellerman's Wilson Lines" towarzystwa akcyjnego o kapitale zakładowym 6.375.000 zł pod nazwą „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe". 75% akcji tego Towarzystwa posiadała Polska i 25% Anglia. Za pieniądze te kupiono od „Ellerman's Wilson Lines" 4

statki, kursujące już poprzednio na linii Gdańsk - Anglia.

Trzecim etapem było założenie jeszcze jednego towarzystwa okrętowego również przez „Żeglugę Polską“ łącznie z duńskim tow. okrętowym „Det Oestasiatiske Kompagni“ pod n. „Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe“, w którym to Towarzystwie strona polska miała 52%, a strona duńska 48% akcji.

Dwa te nowozałożone towarzystwa żeglugowe miały na celu prowadzenie linii regularnych towarowych i towarowo-pasażerskich. Pierwsza między Gdynią a Anglią, druga między Gdynią a Ameryką Północną.

W r. 1932 na zasadzie uchwały sejmowej rząd przekształcił skomercjalizowane przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska“ na zwykłe towarzystwo akcyjne o kapitale zakładowym i obrotowym łącznie 9.323.000 zł i akcje tego towarzystwa przejął skarb państwa, zwalniając równocześnie nowo powstałe towarzystwo akcyjne — „Żegluga Polska“ od długów w stosunku do skarbu zaciągniętych poprzednio na kupno obu linii okrętowych: „Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“ i „Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe“. Jako ekwiwalent skarb przejął od „Żeglugi Polskiej“ posiadane akcje na swoje konto. Mieliśmy więc w tym czasie w Polsce 3 towarzystwa akcyjne żeglugowe, z których akcje jednego towarzystwa „Żegluga Polska“ były w wyłącznym posiadaniu skarbu państwa, dwóch zaś pozostałych przeważającym akcjonariuszem było państwo, gdyż odkupiło jeszcze od Anglików i Duńczyków część akcji, popozostawiając Anglikom tylko ca 9%, a Duńczykom 1½% akcji.

Obok kapitału państwowego mieliśmy pierwsze próby pracy kapitału prywatnego w żegludze morskiej w Polsce, a mianowicie w r. 1927 koncern węglowy górnośląski — „Robur“ założył w Gdyni towarzystwo żeglugowe pod nazwą „Polskarob“, zakupiwszy kilka statków trampowych do przewozu węgla. Równocześnie inne koncerny węglowe górnośląskie zakupiły statki trampowe dla przewozu węgla.

Mimo tych wysiłków Polska pozostała więcej, niż na szarym końcu w stosunku do państw, posiadających pełny dostęp do morza. I tak w r. 1938 w Norwegii przypadało 1,5 t. tonażu handlowego na 1 mieszkańca, w Anglii 1 t. na dwóch mieszkańców, w Niemczech 1 t. na 20, w Belgii 1 t. na 80, a w Polsce 1 t. aż na 350 mieszkańców.

Nasza, już i tak szczupła flota handlowa, wyszła z wojny poważnie zmniejszona, — niosąc ofiarną służbę na wszystkich morzach i frontach dla sprawy ogólnego zwycięstwa nad hitleryzmem.

Z 39 statków pełnomorskich o łącznym tonażu ca 120.000 BRT, jakie posiadała Polska przed wojną, w czasie działań wojennych zatonęło 17 statków, 14 jednostek zabrali Niemcy.

Podczas wojny cała polska flota handlowa pozostawała pod zarządem międzynarodowej alianckiej organizacji a od r. 1945 do UMA (United Maritime Authority), organizacji, która w swej dyspozycji posiadała cały tonaż aliancki.

Po wojnie, celem przejęcia polskiej floty powołana została specjalna Misja Morska w Londynie, która przeprowadziła przejście polskiej floty handlowej spod zarządu UMA pod wyłączny zarząd polskich towarzystw żeglugi, które przeniosły się z powrotem do Gdyni wraz ze statkami oraz personelem lądowym i pływającym.

W wyniku przeprowadzonej reorganizacji na czele wszystkich przedsiębiorstw żeglugi morskiej stanęło Towarzystwo Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe S. A. (GAL), które administruje również statkami należącymi do Towarzystw „Żegluga Polska“ i „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“.

Po wojnie należało wyeliminować z floty przestarzałe i nienadające się do normalnej eksploatacji jednostki i dlatego dwa statki zostały sprzedane. Dwa statki zmieniły samowolnie banderę i jeden statek należący do prywatnego przedsiębiorstwa zatonął.

Z posiadanych obecnie statków na czoło wybija się przedwojenny motorowiec m/s „Bathory“, który jest statkiem transatlantyckim średniej wielkości 14.287 BRT. Długość jego wynosi 160 metrów, szerokość 22 m., a siła maszyn 12.680 HP. Przystosowany jest do dalekich podróży transatlantyckich. Jest to statek wybitnie pasażerski, ale ma także ładownie do przewozu cenniejszej drobnicy oraz poczty. Statek ten po zakończeniu działań wojennych przeszedł w administrację GAL i po przeprowadzeniu remontu na stoczni w Antwerpii, przy jednoczesnym zwiększeniu miejsc pasażerskich o 62, dla 832 pasażerów, oprócz 342 miejsc dla załogi, wznowił regularną komunikację między Gdynią a Nowym Jorkiem.

Drugim z kolei statkiem zasługującym na podkreślenie — jest M/S „Sobieski“ — 11.030 BRT, którego remont wykonany został na stoczni w Gdańsku. Remont jego mimo dużych trudności w otrzymywaniu niektórych materiałów, jak linoleum, tekstylii, mebli i okuć, ukończono całkowicie w wyznaczonym terminie. Statek ten w dniu 1 maja br. udał się w swoją pierwszą podróż po wojnie zabierając na pokład około 1000 dzieci polskich do Danii, na kilkumiesięczny tam pobyt.

Statek „Sobieski“ kursuje przejściowo na trasie Genua—Nowy Jork.

Dalej na uwagę zasługuje s/s „Tobruk“ — 7.047 BRT, s/s „Narwik“ — 7.031 BRT oraz s/s „Bałtyk“ — 7.000 BRT, wszystkie typu „Liberty“.

Na konferencji „Wielkiej Trójki“ w Poczdamie w lipcu i sierpniu 1945 r. zostało osiągnięte porozumienie w sprawie niemieckiej marynarki handlowej. Uchwalono podzielić ocalałe z wojny statki pełnomorskie między 3 zwycięskie mocarstwa, przy czym mniejszym państwom sojusz-

niczym przyznano również odpowiedni udział w masie reparacyjnej, stosownie do poniesionych przez nie strat tonażu. Udział Polski wyraził się cyfrą 15% tonażu, przejmowanego przez Związek Radziecki, co stanowi ok. 50.000 BRT. W wyniku przeprowadzonych w Moskwie bezpośrednich rozmów polsko-radzieckich, dotyczących realizacji umowy reparacyjnej, uzgodniono w dniu 19 września 1946 roku listę 19 statków podlegających przekazaniu Polsce.

Szczegółowe opracowanie sprawy przejęcia pod względem formalnym i technicznym przeciągnęło się do miesięcy zimowych. Nadspodziewanie silna zima, która spowodowała zamarznięcie Bałtyku, wywołała dalszą zwłokę, tak, że dopiero w początkach kwietnia 1947 r. przystąpiono do zrealizowania odnośnych postanowień i umów. W tym celu przybyła do Polski komisja radzieckiego Ministerstwa Floty Morskiej, która udała się do Szczecina, gdzie w dniu 12 kwietnia nastąpiło podniesienie polskiej bandery na 2-ch pierwszych przekazanych statkach.

Z większych otrzymanych jednostek wymienić należy statek towarowo - pasażerski „Kościuszko" o tonażu 7.763 BRT. Statek ten o napędzie parowym z niskoprężną turbiną rozwijający szybkość 16 węzłów posiada 148 m. długości, 19 m. szerokości i 11,5 m głębokości. Statek ten wybudowany został w Stoczni w Bremie w 1939 r. według nowoczesnych wymogów techniki. Następnie — turbinowy parowiec pasażerski „Jagiełło" o tonażu 6.133 BRT, długości 117 m, szerokości 16 m., głębokości 8,5 m i szybkości 16 węzłów, zbudowany w Hamburgu w 1939 r., również — turbinowy parowiec „Pułaski" o tonażu 6.856 BRT, długości 141 m, szerokości 18,5 m, głębokości 8,5 m i szybkości 13,5 węzła, wybudowany w roku 1928. Poza tym — motorowiec towarowy „Generał Walter" o tonażu 4.450 BRT, długości 122,5 m, szerokości 17 m, głębokości 6,5 m i szybkości 15 węzłów, zbudowany w 1943 r. Statek ten w r. 1939 znajdował się w budowie na stoczni gdańskiej, zamówiony przez Polskę i miał nosić nazwę „Bielsko". W czasie wojny został przez Niemców przeholowany do stoczni duńskiej w Elsinore, gdzie w r. 1943 ukończono jego budowę. Motorowiec towarowy „Waryński" o tonażu 4.742 BRT, długości 127 m, szerokości 17 m, głębokości 7,5 m, i szybkości 15 węzłów, zbudowany w 1936 r. w Hamburgu oraz dwa zupełnie zbliżone do siebie parowce towarowe „Olsztyn" i „Opole" o nośności po 3.200 t., szybkości 10 węzłów, zbudowane w 1944 r.

Poza tym przejęto tankowiec motorowy „Karpaty" o pojemności 6.487 BRT, długości 125,5 m, szerokości 16,5 m, głębokości 10 m. i szybkości 12 węzłów, zbudowany w Bremie w 1927 r. Tankowiec ten w dniu 23 września br. po gruntownym remoncie przeprowadzonym w Stoczni gdańskiej Nr 1, wyruszył z Gdańska w pierwszą swą podróż pod banderą polską do portu Abadan w zatoce Perskiej, skąd statek ten zabierze 9.000 ton surowej ropy dla Centrali Produktów Naftowych.

W grupie pozostałych jednostek znajdują się statki pasażerskie i towarowe, jak również 3 holowniki pełnomorskie.

Reasumując powyższe musimy stwierdzić, że pomyślny przebieg starań, dotyczących uzyskania statków morskich z tytułu rewindykacji i reparacji, już w dwa lata po zakończeniu działań wojennych pozwolił przekroczyć tonaż polskiej floty handlowej w roku 1939. Ogólna nośność polskich pełnomorskich statków handlowych, która w dniu 1 września 1939 r. wynosiła ok. 120.000 ton, wzrosła do wysokości ok. 185.000 ton.

Przedwojenna polska flota handlowa, choć niska w tonażu, w porównaniu z szeregiem innych krajów, była stosunkowo jedną z najnowocześniejszych flot. Statków bowiem w wieku do lat 10-ciu mieliśmy 60,5%, od 10—20 lat —20,7% i ponad 20 lat—8,18% w stosunku do całości. O nowoczesności naszej floty przedwojennej świadczył również fakt, że udział motorowców stanowił około 51,5% całego tonażu.

Dziś trudne jest jeszcze ujęcie szczegółowych cyfr porównawczych, jedynie ogólnie można powiedzieć, że ocena obecnej floty wypadnie na niekorzyść w stosunku do przedwojennej.

Posiadane przez Polskę statki wykazują poważne zużycie wskutek wojennych warunków eksploatacji, jak również przesunęła się na niekorzyść granica wieku statków.

W najbliższym trzechleciu przewiduje się wybudowanie na stoczniach krajowych 6 rudowęglowców o łącznej nośności 15 tysięcy ton, oraz podniesienie i odbudowanie 5 statków pełnomorskich i 6 przybrzeżnych o tonażu 23 tys. ton. Po wykonaniu tego planu, flota handlowa liczyć będzie łącznie około 256 tys. ton. Flota ta zdolna będzie przewieźć 3,5 mil. ton towarów rocznie, co wobec zdolności przeładunkowej portów polskich — przewidzianej Trzyletnim Planem Gospodarczym na 24,5 mil. ton w roku 1949 — oznacza teoretyczną możność przewiezienia zaledwie 7-ej części ładunku dokonywanego w naszych portach. Aspiracje nasze muszą iść dalej i w następnych planach gospodarczych, winien być uwzględniony dalszy rozwój naszej floty handlowej.

Dla omówienia całości zagadnienia odbudowy floty handlowej wspomnieć jeszcze należy o żegludze przybrzeżnej, która z braku tradycji u nas, pozostawała dotychczas w zapomnieniu, a od rozwoju której uzależnione jest podniesienie stanu gospodarczego całego Wybrzeża.

Należy jednak przypuszczać, że zagadnienie to zostanie nareszcie rozwiązane, gdyż jesienią ub. roku powstało przedsiębiorstwo pod nazwą „Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf" — sp. z o. o." z siedzibą w Szczecinie, którego udziałowcami zostali między innymi GAL, Polska Żegluga na Odrze i Polska Żegluga Państwowa.

Mgr Kazimierz Ługorny.

Bilans Targów Gdańskich

Żadne z pokaźnej liczby targów i wystaw, które mieliśmy możność obserwować w powojennej Polsce, nie wywołały tyle głosów krytyki, ile właśnie Międzynarodowe Targi Gdańskie. Od chwili otwarcia aż po dzień dzisiejszy obok propagandowych wypowiedzi kierownictwa przebiega przez prasę i stoły konferencyjne fala ostrej krytyki, zarzucającej imprezie albo błędy organizacyjne i niedostateczne przygotowanie jej, albo przedwczesność, albo wreszcie kwestionującej celowość tworzenia jeszcze jednej instytucji targowej wobec istnienia szeregu innych.

Przystępując do zbilansowania osiągnięć i błędów Targów Gdańskich stwierdzić musimy na wstępie jedną rzecz wykluczającą wszelką dyskusję: że inicjatywa targów jest słuszna, że instytucja takich targów na Wybrzeżu istnieć powinna. Zresztą koncepcja nie jest wcale nowa, gdyż świadomie czy bezwiednie nawiązuje do projektowanych w Gdyni w 1936 r. Międzynarodowych Targów Bałtyckich, których założenia szły w identycznym, jeśli nie trochę szerszym kierunku. Chcąc zacieśnić stosunki handlowe z państwami bałtyckimi, chcąc ożywić szlaki tranzytowe, musimy mieć tu, na miejscu pełno uprawnioną bazę wymiany międzynarodowej i ośrodek centralizujący kontakty. Dlatego też musimy zdecydowanie odeprzeć wszelkie zarzuty, bazujące na teorii inflacji targów i wystaw w Polsce, gdyż w tym wypadku szczególne momenty przemawiają za zorganizowaniem i utrzymaniem tej instytucji właśnie na Wybrzeżu.

Są co prawda zdania, podważające samą zasadę istnienia targów w ogóle w powojennych warunkach kraju i w ramach trójsektorowego ustroju, w którym wielki przemysł jest przemysłem państwowym, posiadającym przeważnie sprzedaż swej produkcji ujętą w konkretnie i na dłuższe okresy obliczone plany, względnie poszukującym odbiorcy zagranicznego za pośrednictwem stałych przedstawicielstw handlowych przy placówkach dyplomatycznych. Nie odmawiając pewnej, częściowej słuszności głoszonej teorii, bo istotnie w dzisiejszych warunkach instytucja targów ma mniej do powiedzenia niż przed wojną, trzeba jednak pamiętać, że nie każda produkcja nadaje się do ujęcia masowego standartu, że są pewne subtelne jej odgałęzienia i rodzaje, wymagające większego indywidualizowania, specjalizacji, drobiazgowości w wykonaniu — i to właśnie pozostawione będzie zawsze placówkom przemysłowym mniejszych rozmiarów, i poważniejszemu rzemiosłu. A to już stwarza dla tych placówek konieczność poszukiwania zagranicznego odbiorcy, oraz sprawdzania w świetle targowej imprezy swoich zasad kalkulacyjnych i stopnia konkurencyjności. A zatem — instytucja targów i w zasadzie nie jest jeszcze tak bardzo przegrana.

Wracając do Targów Gdańskich, musimy stwierdzić, że jeśli mają one być instytucją celową i spełnić pokładane w nich nadzieje ekonomiczne, trzeba sobie dobrze zdać sprawę z istotnych błędów, które popełniono, a bez usunięcia których poczynione na wstępie zastrzeżenia biorą w łeb. Przejdźmy po kolei najbardziej zasadnicze zarzuty, jakie się stawia Targom Gdańskim.

1) Sprawę wyboru miejsca rozstrzygnięto bez dyskusji, przynajmniej jeśli chodzi o o zasadę: postanowiono urządzić je w Gdańsku. Tutaj nie od rzeczy będzie przypomnieć nasze stanowisko, zajęte w artykule z listopada ub. r., wykazujące, że jednym z odpowiednich miejsc dla tego rodzaju targów jest dogodnie położona przestrzeń 30-hektarowa w Gdyni, gdzie planowano przed wojną urządzenie targów bałtyckich. Na korzyść Gdyni przemawia fakt, że jest to przestrzeń wystarczająco duża, posiadająca dogodne połączenie kolejowe i — co ma bardzo poważne znaczenie — w mieście nie zniszczonym. Ponieważ z projektem targów wystąpiło środowisko gdańskie — koncepcji tej nie wzięto pod uwagę. Rozmieszczenie pawilonów w dwóch miastach: na niewielkiej przestrzeni w Gdyni i w Sopocie również nie sprawia wrażenia koncepcji szczęśliwej. Trzeba bowiem pamiętać o braku racjonalnej komunikacji między tymi miastami i to nie tylko komunikacji terenowej ale i telefonicznej, ponadto zaś tworzenie wysepek targowych tak bardzo od siebie odległych na pewno nie wywoła dobrego wrażenia w opinii zagranicznych i wystawców i kupców.

2) Targi Gdańskie odbyły się za wcześnie. Tutaj musimy przypomnieć nasze rozważania zawarte w cytowanym artykule „Międzynarodowe Targi Gdańskie" z listopada ub. roku. Wskazywaliśmy, że przy istnieniu szeregu imprez propagandowych Targi Gdańskie winny być wyłącznie właśnie targami, a nie rewią dorobku gospodarczego z naszej strony, oraz że zanim będziemy budowali pawilony, konieczne jest stworzenie asortymentu artykułów eksportowych wysokiej jakości, które by można było rzucić na rynki bałtyckie.

Nie przychodziły kredyty, wentylowała się długo decyzja Rządu co do Targów Gdańskich, były inne trudności, chociażby personalne — należało zaplanować imprezę nie na kilka miesięcy, ale na kilka lat. Nikt chyba nie będzie chciał twierdzić, że nie byłoby lepiej, gdybyśmy teraz byli w pełnej pracy przygotowawczej do wielkich i naprawdę międzynarodowych targów w roku 1948 lub 1949,

niż spoglądali dzisiaj ze smutkiem na mierne rezultaty improwizowanego wysiłku.

Oto, dlaczego targi odbyły się za wcześnie: nie wysegregowano z przemysłu polskiego tych dziedzin produkcji, które zainteresowane są rynkami bałtyckimi i przeładowano pawilony produkcją o charakterze wystawowym, a nie targowym. Na pewno nie będziemy eksportowali za granicę pustych beczek po śledziach, którymi obstawiła uroczyście Centrala Rybna swoje olbrzymie stoisko, a tym bardziej nie wyeksportujemy elementów budowlanych Centrali Materiałów Budowlanych, pochodzących z reprezentacji szwajcarskiej firmy. Na pewno też nie sprzedamy mebli o luksusowej cenie (około miliona zł za zupełnie przeciętną sypialnię!). A jednak wszystko to znalazło się na Targach Gdańskich. Można na oko ocenić, że w poważnym stopniu Targi Gdańskie były powtórzeniem propagandowej Wystawy Dorobku Gospodarstwa Wybrzeża i w tym stopniu były niepotrzebną stratą sił, czasu i pieniędzy. Cóż za sens miało stoisko Zjednoczenia Stoczni Polskich, ukazujące zamiast chociażby kutra nareszcie na nich wybudowanego — jakieś metalowe wiązadła czy inne elementy, na pewno nie do sprzedania za granicą. Z drugiej strony prawdopodobnie względy pieniężne urozmaiciły Targi w stopniu o wiele za szerokim stoiskami o typie jarmarcznym, z drobiazgami, ze śmiesznie małostkowym detalem. Pod tym względem należy zarzucić instytucji Targów brak racjonalnego i opartego o odpowiednio szerokie horyzonty ekonomiczne zaplanowania, oraz koordynacji poszczególnych fragmentów życia gospodarczego, składających się na całość targowego zagadnienia.

Przedwczesne były Targi Gdańskie także i z wielu przyczyn natury technicznej. Wiadomą jest wszystkim rzeczą, że w Gdyni i Gdańsku przez cały boży rok, a w Sopocie przez cały boży sezon letni zapchane są hotele aż po ostatni pokój. Wiadomą jest rzeczą, że na Wybrzeżu przez cały boży rok 50% klientów komunikacji międzymiastowej jeździ ciężarówkami MZK GG i do tego na stojąco. Wiadomą jest wreszcie rzeczą, że między jednym miastem a drugim na trasie Gdynia — Gdańsk nie istnieje jeszcze ludzka telekomunikacja, tylko międzymiastowa i fantastycznie uciążliwa. Czy w tych warunkach można mieć odwagę sprowadzać obywateli obcych państw, państw nie dotkniętych zniszczeniem wojennym i nie przyzwyczajonych do tego rodzaju egzotyki cywilizacyjnej? Sprowadzać i kazać im jeszcze handlować? Przecież nie każdy taki przyjedzie własnym samochodem, zwłaszcza, gdy będzie jechał przez morze. Sztuczne rozwiązywanie tych problemów w rodzaju przedtargowej eksmisji w Grand-Hotelu nie powinno się więcej powtórzyć. Jeśli się improwizuje targi, trzeba zaimprowizować i hotele.

W tych warunkach nie dziwimy się sceptycznym wypowiedziom obcokrajowców, którzy skutki improwizacji odczuwali czasami bardzo dotkliwie, jak np. wystawca precyzyjnych maszyn, na które przez improwizowany sufit lał deszcz jak z cebra przy akompaniamencie jego klątw we wszystkich językach świata. Niedomogi organizacyjne, brak racjonalnego rozplanowania stoisk i pomieszania branż — to wszystko również błędy natury technicznej. Na pewno byśmy ich uniknęli, gdybyśmy podeszli do zagadnienia bez improwizacji, ale za to z większym, przynajmniej rocznym przygotowaniem organizacyjnym. A przede wszystkim, jeśli Targi Gdańskie nie mają stracić opinii jako właśnie międzynarodowe, trzeba koniecznie usunąć z nich elementy ściśle propagandowo - wystawowe i jarmarczne. Niech to naprawdę będą Targi, niech naprawdę będą Międzynarodowe!

Gdyby chodziło o cyfry, to źródła oficjalne o nich milczą. Natomiast z nieoficjalnych źródeł dowiadujemy się że frekwencja wyniosła na Targach około 100.000 osób.

Konkludując nasze rozważania i wychodząc z założenia, że: z jednej strony inicjatywa Targów Gdańskich jest słuszna i uzasadniona, jakkolwiek niewłaściwie zrealizowana, z drugiej zaś jesteśmy postawieni przed faktem dokonanym i prace rozpoczęte w tym roku musimy bezwzględnie kontynuować — trzeba jeszcze raz usystematyzować nasze postulaty. Idą one w następujących kierunkach:

1) należy ostatecznie i racjonalnie rozwiązać sprawę miejsca pod przyszłe targi, porzucając koncepcje tegorocznych wysepek i abstrahując od patriotyzmów miejskich;

2) należy zmienić strukturę targów tak, aby były to targi bałtyckie i tranzytowe, a nie ogólnokrajowe, gdyż nie ma żadnego sensu konkurować z Targami Poznańskimi;

3) należy bezwzględnie wyrugować z instytucji Targów Gdańskich elementy ściśle wystawowe i jarmarczne, gdyż znamy znacznie tańsze środki propagandowe niż tego rodzaju wystawy, oraz nie możemy z instytucji międzynarodowej robić odpustu gdańskiego;

4) należy zaprowadzić przyzwoity ład branżowy w pawilonach, które w tym roku robiły niekiedy wrażenie przysłowiowego grochu z kapustą;

5) należy przygotować do przyszłych Targów odpowiednią ilość hoteli i zorganizować normalną autobusową komunikację na trasie Gdynia — Gdańsk;

6) i najważniejsze: należy się zabrać do roboty już dzisiaj i natychmiast, a nie w miesiąc lub dwa przed otwarciem Targów.

Przypuszczamy, że po spełnieniu tych warunków przyszłoroczna impreza targowa

nie będzie miała ujemnego bilansu finansowego i moralnego, czego jej jak najszczerzej życzyć należy.

Byłoby również bardzo pożyteczne, aby dyrekcja Targów w większym niż dotychczas stopniu interesowała się publicystyką gospodarczą w odniesieniu do tego zagadnienia, które jest zbyt trudne i zbyt ogólnopaństwowe, aby szczupłe grono zatrudnionych w instytucji osób mogło działać na własną rękę.

Bolesław Srocki

Rola i możliwości gospodarcze Pomorza Zachodniego w Polsce

Istota znaczenia Pomorza Zachodniego dla Polski. Na wstępie wysuwa się pytanie o charakterze zasadniczym, jest to pytanie o istocie znaczenia Pomorza Zachodniego dla wykreślenia nowej linii historycznej Polski oraz nowych jej możliwości gospodarczych.

Prof. Srokowski w wydanej przez Instytut Bałtycki doskonałej pracy pt. „Pomorze Zachodnie. Studium geograficzno - gospodarcze" na to pytanie odpowiada: „Posiadanie Pomorza Przedodrzańskiego jest... talizmanem racjonalnego traktowania przez nas problemów politycznych przyszłości. Tylko stojąc nad Odrą możemy być Słowianami". — A dalej: „Stajemy się wskutek tego podmiotem polityki światowej, gdy dotąd przeważnie byliśmy jej przedmiotem. Chodzi o to, aby ta świadomość zmiany w naszym narodzie była powszechna, a stawszy się taką — zabiła wszelką bierność, jaka w nas tkwi drogą nałogu". Dr Borowik w artykule wstępnym „Jantara" dopełnia to: „Dzięki Szczecinowi, Odrze i szerokiemu dostępowi do morza uzyskuje Polska korzystną pozycję międzynarodową... na skrzyżowaniu dróg morskich, rzecznych i kolejowych z północy do krajów naddunajskich i ze wschodu do Niemiec i krajów zachodniej Europy". Wcześniej jeszcze, w doskonale przemyślanej pracy o „podstawach geograficznych Polski", mówiąc o historycznym znaczeniu terytorialnych zmian ostatniego okresu, formułowała to prof. Kiełczewska w słowach: „Posiadanie Wielkiego Pomorza jest faktem, który w przeobrażeniach terytorialnych wysuwa się na pierwsze miejsce. Przez Wielkie Pomorze Polska staje się krajem bałtyckim".

Podkreślenie tutaj tych opinii nie jest bezprzedmiotowe. Nie można bowiem zamykać oczu na fakt, że jeśli chodzi o Zachodnie Pomorze, to występuje tutaj w ocenach wielka różnica zdań między zajmującą się tym tematem nauką polską a utartymi i wkorzenionymi sądami szerokich mas społeczeństwa. Jest to zjawisko, na które słusznie zwrócił uwagę prof. Zierhoffer, zadając pytanie, jak wytłumaczyć że w opinii kół osadniczych „prowincja tak w przeszłości zasobna, posiadająca perspektywy niepoślednie" przesuwa się na szary koniec pod względem atrakcyjności oraz oceny jej gospodarczego znaczenia i możliwości.

Przyczynę tej różnicy ocen niewątpliwie trafnie ujmuje prof. Zierhoffer, podobnie jak dr Borowik, gdy wskazują na fakt zaniedbania tej ziemi przez naukę i literaturę polską, w szczególności przez naukę ostatnich dziesięcioleci. Lecz jest jeszcze i drugi powód tego rodzaju nastroju, głęboko dotykający istoty zainteresowań i zadań dzisiejszych obrad. Jest to fakt, że opinia polska często dziś jeszcze ,myśląc o sprawach Pomorza Zachodniego, w dziedzinę swego myślenia przenosi odpryski niemieckiego na nie poglądu i niemieckiego do nich stosunku.

Pomorze Zachodnie dla Niemiec było zawsze terenem nie związanym organicznie z całością, odsuniętym od źródeł zarówno siły, jak dobrobytu, jak twórczej roli kulturalnej, było typowym pomostem militarnym i politycznym dla dalszych planów i podbojów na wschodzie. Dlatego było krajem jak na stosunki niemieckie wybitnie niedoludnionym, stosunkowo ubogim. Pomorze Zachodnie dla Polski jest krajem polskich przeznaczeń, warunkiem zgodności naszej linii historyczno-politycznej z naszymi warunkami geograficznymi i politycznymi. A równocześnie zupełnie inna jest sytuacja gospodarcza Zachodniego Pomorza w Polsce, tak jak inne jest jego znaczenie dla naszego życia gospodarczego. Gospodarcza rola Pomorza Zachodniego w Polsce nie polega wyłącznie, tak jak to było w Niemczech, na ilości wyprodukowanej pszenicy, żyta, czy ziemniaków, na ilości złowionych ryb, czy wyprodukowanych metrach drewna. Pomorze Zachodnie to najbardziej naturalny teren współpracy gospodarczej całej Polski z naszymi sąsiadami zarówno z północy jak z południa i na tym właśnie polega zarówno dla Polski jak i dla tych sąsiadów jego rola gospodarcza. W nowym układzie terytorialnym, Wisła jest naszą rzeką domową, Odra — rzeką naszej współpracy gospodarczej zarówno z państwami naddunajskimi jak skandynawskimi.

Doceniając jednak to nadrzędne niejako źródło znaczenia gospodarczego Zachodniego Pomorza dla Polski, musimy strzec się jak najostrzej, aby w tym historyczno gospodarczym stosunku do sprawy nie zatracić ani na chwilę trzeźwego realizmu przy rozpatrywaniu doraźnego stanu gospodarczego rozpatrywanego regionu, czy też stosunkowo wąskiego zakresu spraw czysto regionalnych. Musimy mieć nieustannie przed oczami zasadę generalną, że najważniejszy nawet organ może swą rolę wypełnić dobrze o tyle tylko, jeśli jest w pełni zdrów i funkcjonuje należycie. I tutaj dochodzimy do praktycznych zadań dzisiejszej konferencji, tj. do poszukiwania odpowiedzi na pyta-

nie, jaki jest stan, potrzeby i ostateczne możliwości gospodarcze Zachodniego Pomorza jako samodzielnego regionu gospodarczego.

G o s p o d a r c z e m o ż l i w o ś c i P o m o r z a Z a c h o d n i e g o. Na pytanie o zasadnicze możliwości gospodarcze regionu prof. Zierhoffer, w zgodzie zresztą z ocenami prof. Srokowskiego, odpowiada w sposób zdecydowany. Podkreślając konieczność rewizji popularnego poglądu o Pomorzu Zachodnim, jako o kraju gospodarczo biernym, na plan pierwszy wartości gospodarczych terenu, „tkwiących w jego przyrodzie", wysuwa „zespół wartości komunikacyjnych", a na drugim stawia „dobre warunki energetyczne", w postaci łatwego dostępu węgla śląskiego oraz pomyślnych warunków eksploatacyjnych miejscowej energii wodnej. Już te dwa elementy, zdaniem prof. Zierhoffera, wystarczyły by „do zakwalifikowania tej krainy jako obszaru o wysokich możliwościach gospodarczych". Do tych dwóch elementów dyr. Heliński dodaje trzeci: Położenie na styku odrębnych regionów gospodarczych, w miejscu naturalnego spotkania się i nieuniknionego przeładunku dwóch podstawowych składników produkcji przemysłowej: węgla śląskiego i rudy skandynawskiej.

Jeśli chodzi o naturalne warunki produkcyjne regionu w zakresie rolnictwa i przemysłu, to ogólna opinia przedstawionych referatów idzie po linii tezy, że prawdopodobnie warunki te są pomyślniejsze, niżby wynikało to z sądów ustalonych pobieżnie na podstawie niemieckich tylko ocen i materiałów. Użyte tu słowo „prawdopodobnie" posiada istotne znaczenie. Oddaje fakt, zasługujący na szczególne podkreślenie, tj. ogólnie występujące przekonanie, że: 1) niemiecka klasyfikacja warunków gospodarczych nie odpowiada warunkom polskim, jest myląca i przeważnie deprymująca, co zresztą znajduje wytłumaczenie w fakcie istniejących dysproporcji pomiędzy Polską, jako krajem ogólnie znacznie uboższym, a bogatymi i gospodarczo bez porównania lepiej sytuowanymi Niemcami, 2) stopień grawitacyjnego zboczenia od rzeczywistości przez posiłkowanie się materiałami i ocenami niemieckimi jest dla Zachodniego Pomorza wyjątkowo duży, 3) istnieje konieczność szybkiego objęcia całości Ziem Odzyskanych, Pomorza Zachodniego w pierwszym bodajże rzędzie, przez planową i intensywną polską pracę badawczą, mającą na celu uchwycenie podstawowego materiału dla racjonalnego zaplanowania roli gospodarczej tego terenu.

Przedstawione referaty i materiały są na ogół zgodne w założeniach, że podstawowym działem produkcji gospodarczej Zachodniego Pomorza było, jest i pozostanie rolnictwo, powiązane z hodowlą. I tutaj znowu zarysowuje się omówiona wyżej dysproporcja w ocenie naturalnych warunków rolniczych terenu między badaczami zjawisk i opinią powszechną. W opinii powszechnej polskiej sprawa ta układa się w nieco mistycznej a równocześnie mocno dla nas upokarzającej formule: Pomorze Zachodnie jest to kraj o bardzo złych warunkach rolniczych, z którego gospodarczy geniusz niemiecki umiał wydobywać zupełnie dobre rezultaty. Formuła ta wydaje się błędem zarówno w całości, jak w obu przesłankach składowych. Przedstawione Konferencji poglądy i materiały zdają się upoważniać do twierdzenia, że tajemnicą dobrych rezultatów niemieckich w odniesieniu do rolnictwa i hodowli na Pomorzu Zachodnim w dużej mierze zapewne jest fakt, że warunki rolnicze tego terenu są lepsze, niżeli się to w Polsce sądzi na podstawie niemieckich ocen klasyfikacji.

W odniesieniu do warunków glebowych poprawkę tę wprowadza w formie ostróżnej i ogólnej prof. Zierhoffer, stwierdzając ogólnie, że inwestycje rolnicze na Pomorzu „zwrócą się prędziej niż gdziekolwiek indziej". Ostrzej sprawę tę stawia we wnioskach swego referatu prof. Terlikowski, stwierdzając, że „orne gleby Pomorza Zachodniego uznać należy za więcej produkcyjne niżby to wynikało ze skali bonitacji tych gleb przyjętej przez Niemcy".

Podobna różnica zdań istnieje w odniesieniu do innego ważnego elementu rolnictwa, tj. w odniesieniu do warunków klimatycznych. Prof. Srokowski warunki te ocenia zdecydowanie krytycznie. Skarżą się na nie praktycy rolnictwa. Zdaniem prof. Terlikowskiego są one nie łatwe, równocześnie jednak z punktu widzenia wegetacji roślin są znacznie korzystniejsze niżeli przeciętne polskie. Ocena osiąganych przed wojną rezultatów zdaje się całkowicie sąd ten potwierdzać. Szczególnym przejawem charakterystycznej dla tego terenu syntezy warunków klimatycznych z glebowymi jest m. in. szczególna zdolność rolnictwa zachodnio - pomorskiego do osiągania pomyślnych rezultatów w zakresie hodowli elit roślinnych, przede wszystkim w zakresie sadzeniaków ziemniaczanych, stanowiących przed wojną przedmiot wysoko wartościowego eksportu rolnego Zachodniego Pomorza.

Zestawienie tych ogólnych ocen warunków i możliwości rolniczych z doświadczeniami i obserwacjami praktycznymi dwóch lat minionych prowadzi do wniosku o szczególnym znaczeniu dla zachodnio - pomorskiego rolnictwa polskiego dwóch podstawowych czynników podniesienia produkcji i polepszenia gospodarki rolnej: 1) doświadczalnictwa rolnego, 2) instruktorstwa i dydaktyki rolnej. Rolnik polski wszedł na tym terenie w nowe warunki, których nie zna i które zapewne wadliwie ocenia, wszedł w czasie wyjątkowo nieprzychylnym, bo w okresie zupełnej ruiny poprzedniego systemu gospodarczego, w latach nacechowanych dwoma plagami o charakterze szczególnie zrażającym, tj. plagą chwastów i gryzoniów, na wstępie spotkał wyjątkowo ostrą dla tutejszych stron zimę, nic więc

dziwnego, że w wielu wypadkach rolnik ten przeżywa nastroje depresji. Przezwyciężenie tego rodzaju podstawy psychicznej jest jednym z naczelnych warunków wyzyskania w pełni możliwości, otwieranych przez ogólne warunki rolnictwa i hodowli na Pomorzu Zachodnim. Wymaga to jednak racjonalnej i troskliwej pomocy w przeprowadzeniu tego rolnika przez ciężki okres wstępnych doświadczeń.

Z innych praktycznych wniosków dotyczących rolnictwa wskazać by może należało niedostateczne bodajże sprecyzowane, lecz występujące z ogólnych tez glebowych i klimatycznych: 1) konieczność koncentracji uwagi na określonych uprawach, w pierwszym rzędzie na okopowych, 2) znaczenie doświadczalnictwa w zakresie kultur na piaskach i torfach.

Związany warunkami czasu w najkrótszej jedynie formie wspomnę tutaj o dwóch niezmiernie ważnych dziedzinach życia gospodarczego Pomorza Zachodniego, tj. o gospodarce leśnej i znaczeniu rybactwa dla całości gospodarczego życia regionu.

Prof. Krzysik daje liczby ilustrujące wysoki udział lasów Zachodniego Pomorza i Ziemi Lubuskiej w całości zalesienia Polski, wyrażający się skupieniem na tym terenie ok. jednej piątej całości lasów Polski, przy czym lesistość rozpatrywanego obszaru obejmuje ok. 31% powierzchni, jest więc więcej niżeli o 50% wyższa od przeciętnej dla całej Polski (poniżej 20%).

Przy dokonaniu podziału na Ziemię Lubuską i Pomorze Zachodnie ten ostatni teren wykaże niższy odsetek, niżeli przy rozpatrywaniu łącznym obszaru; według zgodnych ocen wczorajszych referentów raczej ok. 25%, niemniej w dalszym ciągu dość wyraźnie wyższy od przeciętnej ogólnopolskiej. Wartość tych lasów, jak wynika z referatu prof. Krzysika, nie jest szczególnie wysoka. Niemniej faktem bezspornym jest, że stanowią one zarówno cenny udział w naszym majątku leśnym, jak ważny czynnik w gospodarczym dochodzie regionu, jak wreszcie cenny zasób surowca drzewnego w odniesieniu do planów częściowego uprzemysłowienia Pomorza Zachodniego.

Niemniej wyraźnie występuje to samo zjawisko w odniesieniu do roli rybactwa, szczególnie morskiego. Referat dr. Kulikowskiego wykazał ponad wątpliwość, że Pomorze Zachodnie ma wszelkie warunki na to, by stać się pod każdym względem przodującym terenem naszego rybactwa morskiego. Wynika to z długości wybrzeży, rozmieszczenia i charakteru portów drobnych, wreszcie stosunkowej bliskości do głównych terenów łowieckich rybactwa bałtyckiego i dalekomorskiego. I znowuż nie chcę tutaj wdawać się w analizę przedstawionych przez dr. Kulikowskiego liczb i wniosków. Momentem głównym jest samo podkreślenie znaczenia tej dziedziny gospodarczej, tym większego, że w danym wypadku część rezultatów gospodarczych połowów może stanowić przedmiot eksportu zagranicznego na kraje środkowego biegu i dorzecza Dunaju, co ma poważne znaczenie z punktu widzenia naszego bilansu wymiennego w latach najbliższych.

Poważnym dopełnieniem rybactwa morskiego jest rybactwo słodkowodne. Według obliczeń inż. Poradowskiego może ono przynieść rocznie ok. 2 mil. kg, czyli ok. 10% całej słodkowodnej produkcji Polski. Jest to odsetek wyższy, niżeli odsetek terytorialny, znacznie wyższy niżeli odsetek ludnościowy, nawet po pełnej normalizacji zaludnienia Pomorza Zachodniego.

Obszernym, trudnym i dziś jeszcze nie skrystalizowanym dostatecznie jest problem stopnia uprzemysłowienia Pomorza Zachodniego. Referat dyr. Helińskiego przynosi tutaj bogaty materiał szczegółowy, unikając ze zrozumiałych względów wniosków o charakterze ostatecznym. W każdym razie zarysowują się naturalne warunki dla odbudowania szeregu warsztatów i rozwoju wielu dziedzin przemysłu z przemysłem przetwórczo-rolnym, pomocniczo-rolnym (maszyny rolnicze, nawozy fosforowe), drzewnym, pomocniczo-portowym, ceramicznym, przetwórstwa rybnego, rolnego i hodowlanego na czele. Odrębne i wysoce sporne w zakresie rozmiarów przyszłych możliwości jest zagadnienie rozwoju przemysłu metalowego, opartego na dowozie rud szwedzkich i węgla śląskiego. W każdym razie uruchomienie częściowe Huty w Stołczynie jest wyrazem praktycznego do tej sprawy stosunku.

Dla wyczerpania obrazu źródeł siły gospodarczej Pomorza Zachodniego dodam w tym miejscu kilka słów na temat znaczenia ruchu letniskowego i turystycznego dla życia gospodarczego Pomorza w granicach województwa szczecińskiego. Inż. Twardo oblicza przyszły możliwy wpływ pieniężny terenu z powyższego źródła na około 2 miliardy zł. Jest to obliczenie nasuwające wątpliwości, czy nie za wysoko został przyjęty w nim przeciętny dzienny wydatek jednego letnika czy turysty. Niemniej całość problematyki uzdrowiskowej i letniskowej z punktu widzenia gospodarczych interesów terenu stanowi niezmiernie istotny problem, niemniej zaś istotny również i z punktu widzenia podstawowej potrzeby całości narodu, aby teren ten został jak najbardziej przybliżony szerokim masom polskiego społeczeństwa. Stąd też rozwój warunków uzdrowiskowych i turystycznych musi stanowić przedmiot nieustającej troski i sprawnej pracy czynników terenowych, korzystających z wydatnego poparcia władz centralnych.

Starając się o sprowadzenie rozpatrywanych dotąd dziedzin życia gospodarczego do wspólnej formuły, wyrażającej przyszłe możliwości gospodarcze rozpatrywanego terenu, stwierdzić należy: 1) w odniesieniu do rolnictwa Pomorze Zachodnie zdaje się mieć warunki nie gorsze, co najwyżej nieznacznie gorsze, być może lepsze niżeli przeciętne polskie, z tym, że uwa-

ga musi być skoncentrowana raczej na mniej wymagających uprawach jak żyto czy ziemniaki, które z kolei powinny być podstawą surowcową dla hodowli oraz przetwórstwa rolnego czy mięsnego, 2) w odniesieniu do leśnictwa i przemysłu drzewnego warunki Pomorza Zachodniego zdają się być wyraźnie lepsze, niżeli przeciętne polskie. Dość wysoki obecny odsetek zalesień, wynoszący ok. 25 %, powinien być w dalszym ciągu podwyższony o 5—6 %, przy czym grunta podlegające zalesieniu powinny być wydzielone w czasie najbliższym i nie objęte akcją parcelacyjno-osadniczą. 3) W odniesieniu do rybołówstwa morskiego Pomorze Zachodnie ma warunki, by stanąć na pierwszym miejscu wśród województw polskich, będąc podstawowym terenem zaopatrzenia rybnego Polski zarówno dla celów konsumcyjnych, jak i eksportowych. Również w zakresie rybactwa słodkowodnego warunki Pomorza Zachodniego są pomyślniejsze niżeli przeciętne warunki innych województw polskich. 4) Pomorze Zachodnie posiada ograniczone, lecz realne warunki częściowego uprzemysłowienia w oparciu o własne surowce rolne i leśne, pomyślne warunki zaopatrzenia energetycznego oraz korzystny zespół warunków komunikacyjnych. 5) Pomorze Zachodnie posiada dodatkowy poważny czynnik rozwoju gospodarczego w postaci wielkiego portu o pierwszorzędnym znaczeniu. 6) Dalszym elementem gospodarczych możliwości terenu są jego możliwości letniskowe i turystyczne w oparciu o wybrzeże morskie.

Zestawiając to wszystko otrzymujemy obraz stosunkowo pomyślny, wykazujący duże zróżnicowanie źródeł dochodu i dobrobytu regionalnego. W tych warunkach można uznać za uzasadniony sąd prof. Srokowskiego, konkludujący: „Gdy wzmoże się produkcja, przy doskonałej strukturze ludności, która się już zarysowuje, dobrobyt podniesie się rychło i osiągnie poziom bardzo znaczny".

PIERWSZY TRAWLER RYBACKI W SZCZECINIE

W dniu 3 września br. przybył do Szczecina z połowów dalekomorskich na Flandenground trawler „Kastor", przywożąc dla swego armatora, firmy „Dalmor", śledzie z tych połowów. Jest to pierwszy rybacki statek dalekomorski w dziejach Szczecina — gdyż za czasów niemieckich bazą rybołówstwa dalekomorskiego były porty Morza Północnego, położone bliżej łowisk.

W granicach Polski Szczecin jest portem najdogodniej położonym w stosunku do terenów połowów. W sferach fachowych oddawna podkreślana jest konieczność przystosowania Szczecina do roli portu rybackiego, obsługującego nasze rybołówstwo dalekomorskie. Wymaga tego zarówno przeciążenie portu rybackiego w Gdyni, jak i względy racjonalnej obsługi zachodniej części Polski przy dostawach ryb świeżych.

Również i firma „Ławica" kieruje do Szczecina jeden ze swych trawlerów, s/t „Ławica", znajdujący się obecnie na połowach.

ZAMÓWIENIE 40 SILNIKÓW KUTROWYCH

Morski Instytut Rybacki sfinalizował zamówienie na 40 silników kutrowych duńskich, różnej mocy — do kutrów, których budowa projektowana jest na rok 1948. Pierwsze silniki z tego zamówienia dostarczone zostaną w połowie przyszłego roku.

W ostatnich dniach odebranych zostało z magazynów portowych pięć silników kutrowych, a wkrótce rozprowadzonych zostanie osiem dalszych. Są to przeważnie silniki kutrowe mniejszej mocy.

CHŁODNIE W WOLINIE I DZIWNEJ

Centrala Rybna Oddział Morski w Szczecinie dla usprawnienia odbioru i dystrybucji ryb buduje dwie chłodnie w Wolinie i Dziwnej. Każda z chłodni ma posiadać urządzenia o wydajności 20.000 kalorii i zdolność przechowywania 15 ton ryb.

WĘDZARNIA W DARŁOWIE

W tym tygodniu uruchomiona została przy fabryce Konserw Rybnych Centrali Rybnej duża wędzarnia. — Sprowadzono 7.660 kg śledzi norweskich, które rozprowadzono po przewędzeniu.

Przystąpiono także do produkcji filetów dorszowych i przeprowadzono udane próby upodobniania przetworów z dorsza do łososia.

DELEGATURA MIR KOŁOBRZEG

Przejęto od Morskiego Urzędu Rybackiego w Darłowie i włączono w zakres działalności magazyn sprzętu rybackiego w Darłowie. Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża z ogólnej sumy zł 3.000.000.— kredytu przeznaczonego na odbudowę kolonji rybackiej w Kołobrzegu przekazała zaledwie pierwszą ratę w wysokości zł 1.000.000. Wobec tego Pow. Ref. Odbudowy ograniczył swe prace. Wobec powolnego tempa pracy zachodzi obawa, że domki osiedla nie zostaną wyremontowane jesienią br.

WYDAWNICTWA RYBACKIE

Morski Instytut Rybacki podaje do wiadomości, że posiada jeszcze na składzie ostatnie wydawnictwa:

„Biologia ryb Bałtyku", Dr K. Demel,

„Ryby morskie", Br. M. Siedlecki.

„Rybołówstwo Morskie", Dr J. Kulikowski,

w druku:

„Zagadnienie łososiowe", Dr Chrzan

„Wieloryby i wielorybnictwo", J. Teresiński.

KONTROLA KUTRÓW

Morski Instytut Rybacki, opierając się na § 8 umowy, zawartej na dzierżawę kutra — przeprowadził w ostatnich czasach kontrolę 10 kutrów, oddanych rybakom w użytkowanie. Kontrola wykazała, że rybacy obchodzą się z powierzonymi im kutrami „ze starannością dobrego rybaka", że dbają zarówno o kuter, jak i o jego wyposażenie — przy czym podnieść należy, że mają do czynienie z jednostkami starymi.

Wychodząc z założenia, że dbałość i staranność cechować winna każdego rybaka — MIR zamierza wyróżniać tych, którzy wykażą się szczególną starannością. To swego rodzaju współzawodnictwo doprowadzi na pewno do poprawy ogólnego poziomu.

KREDYTY INWESTYCYJNE DLA RYBAKÓW

Morski Instytut Rybacki rozprowadził za pośrednictwem Banku Rybaków Morskich w czasie od 1 do 28 sierpnia br. kwotę zł 2.835.000 — w formie pożyczek osadniczych, udzielonych 41 rybakom morskim na cele inwestycyjne. W podanej ilości 41 rybaków znajduje się 33 rybaków na Ziemiach Odzyskanych, a tylko 8 rybaków na Ziemiach Starych. Pożyczki udzielane są zasadniczo na cele inwestycyjne osadnicze, tym samym rybacy starego wybrzeża otrzymali je tylko wyjątkowo i w wyjątkowo ważnych wypadkach, jak nie zbędny remont kutra, zakup (w miejsce zaginionego) itp.

SPRZĘT DLA POŁOWÓW ŁOSOSIA

Morski Instytut Rybacki — Wydz. Zapotrzebowania sprowadził dla połowów łososia na takle (haczyki) — 23.000 pływaków szklanych (bojek) i 88.000 haczyków łososiowych. W najbliższym czasie spodziewana jest przesyłka z Norwegii, zawierająca jeszcze 1.050.000 haczyków. Fabryki lin kończą produkcję potrzebnych sznurów konopnych i bawełnianych. Ponadto wydano do wszystkich punktów sprzedaży Morskiego Instytutu Rybackiego polecenie, aby do każdych 100 haczyków łososiowych i 100 pływaków szklanych sprzedawano rybakom 5 kg korka bez zaświadczenia kontrolera rybackiego.

Haczyki łososiowe posiada na składzie MIR — Wydział Zaopatrzenia.

Stan zatrudnienia na Wybrzeżu

W miesiącu sierpniu br. na terenie woj. gdańskiego zarejestrowano ogółem 7.102 poszukujących pracy, w tej liczbie 2.027 kobiet.

W porównaniu z miesiącem lipcem br. ilość zarejestrowanych poszukujących pracy zmniejszyła się o 562 osoby.

Stan poszukujących pracy, po dokonanej akcji zatrudnienia, w miesiącu sierpniu br. wynosił na dzień 1 września 1947 roku — 3.849 osób.

W porównaniu do liczby poszukujących pracy na dzień 1 sierpnia br. stan obecny zmniejszył się w dalszym ciągu o 544 osoby.

W miesiącu sierpniu br. Urząd Zatrudnienia zapośredniczył do pracy 5.374 osób, w tym 1.212 kobiet, a mianowicie w

Gdańsku	1.430 m.	330 k.	=	1.760
Gdyni	765 m.	312 k.	=	1.077
Elblągu	805 m.	199 k.	=	1.004
Tczewie	336 m.	31 k.	=	367
Kartuzach	4 m.	3 k.	=	7
Kościerzynie	18 m.	— k.	=	18
Kwidzyniu	146 m.	73 k.	=	219
Lęborku	56 m.	32 k.	=	88
Malborku	173 m.	31 k.	=	204
Sopocie	167 m.	155 k.	=	322
Starogardzie	104 m.	26 k.	=	130
Sztumie	25 m.	3 k.	=	28
Wejherowie	133 m.	17 k.	=	150

W powyższej liczbie zapośredniczonych do pracy 40,3 proc. stanowią rob. wykwalifikowani, 44,8 proc. przypada na rob. zwykłych, 9,8 proc. na pracowników umysłowych i 5,4 proc. na młodocianych.

Porównanie do miesiąca lipca br. wykazuje zmniejszenie liczby zapośredniczonych do pracy o 904 osoby.

W miesiącu sierpniu br. zakłady pracy zgłosiły wolnych miejsc pracy dla 6.643 pracowników.

W powyższej liczbie zgłoszonych wolnych miejsc pracy 34,6 proc. stanowią miejsca dla rob. wykwalifikowanych, 56,3 proc. przypada na rob. zwykłych, 8,5 proc. na pracowników umysłowych i 3,6 proc. na młodocianych.

Na dzień 1 września br. pozostało do obsadzenia na całym terenie działania Urzędu Zatrudnienia w Gdańsku 4.153 wolnych miejsc pracy.

Ogólny stan zatrudnienia w Gdańsku, Gdyni, Elblągu, Tczewie oraz powiatach: morskim, kartuskim, kościerskim i lęborskim, wynosił 169.401 pracowników, w tym: w Gdańsku — 85.350. w 3.477 zakładach pracy, w Gdyni oraz powiatach: morskim i kartuskim — 59.460 osób w 3.044 czynnych zakładach pracy, w Elblągu — 10.018 pracowników, w Tczewie — 6.781 prac., w pow. kościerskim — 1.792 prac., w lęborskim — 6.000 pracowników.

Stan robotników portowych, zakwalifikowanych przez Komisję Kwalifikacyjną, pozostających w ewid. U. Z. na dzień 1 września 1947 roku wynosi 4.098 rob. port., w tym:

w Gdańsku — 1.680 (zatrudnionych na stałe w firmach spedycyjnych 725 i kierowanych przez U. Z. 955),

w Gdyni — 2.418 (959 rob. stałych firm spedycyjnych i 1.459 kierowanych przez U. Z.).

Ponadto w porcie Gdynia było zatrudnionych w sierpniu br. 435 rob. grupy posiłkowej, tzw. „rezerwy" na okres wzmożonych przeładunków — czyli ogółem w obu portach 4.533 rob. portowych (Gdańsk — 1.680 i Gdynia — 2.853).

W porównaniu ze stanem liczbowym, na dzień 1 sierpnia br. ogólna liczba rob. port. w obu portach zmniejszyła się o 102, wskutek działalności Komisji Kwalifikacyjnej G. U. M. Poza tym, z powodu zmniejszenia się pracy w porcie gdańskim, zlikwidowana została rezerwa robotników portowych.

W miesiącu sierpniu br. do prac przeładunkowych skierowano w Gdyni 27.639 rob. port., co stanowi 27 tysięcy 639 przepracowanych robotniko - dniówek i w porcie Gdańsk 11.404 robotn. port., tj. razem 39.043. W porównaniu z okresem poprzednim, nastąpiło zmniejszenie o 6.930 rob. port. skierowanych do przeładunków portowych przez obydwa Oddziały U. Z. na skutek zmniejszonych zapotrzebowań. Niezależnie od powyższego, rob. portowi zatrudnieni na stałe w firmach spedycyjnych, przepracowali w porcie Gdynia 24.217 robotniko - dniówek i w porcie Gdańsk 21.219. Ogólna zatem suma przepracowanych robotniko - dniówek w obu portach przez robotników portowych wyniosła w sierpniu br. — 84.479 (Gdynia — 51.856 i Gdańsk — 32.623).

Porównanie z miesiącem lipcem br. wykazuje zmniejszenie o 9.846 robotniko - dniówek w obu portach.

Ilość zapotrzebowanych przez firmy spedycyjne rob. port. do przeładunków wyniosła w porcie gdyńskim 28.298 i w porcie gdańskim — 11.816, tj. 40.114, czyli mniej o 10.982 jak w miesiącu lipcu br., co stanowi wykonanie zapotrzebowań firm spedycyjnych w 97 proc.

W ciągu miesiąca sierpnia br. korzystało z urlopu na terenie Gdyni 564 rob. port. i Gdańska 174, tj. razem — 738 rob. port.

W celu zmniejszenia wydatków — związanych z wypłatą dla rob. port., wyczekujących w niedziele i święta na pracę, Główny Urząd Morski z dniem 10 sierpnia br. wyraził zgodę, ażeby tylko ci robotnicy portowi byli powoływani do pracy w portach w niedziele i święta, którzy zapotrzebowani będą przez poszczególne firmy w dniu poprzednim.

Niezależnie od zapotrzebowania robotników w obydwu portach na każdą zmianę winna być przygotowana rezerwa w ilości 50 robotników na nieprzewidziane potrzeby.

Urząd Zatrudnienia w Szczecinie, zarejestrował w sierpniu 2.286 poszukujących pracy, z okresu poprzedniego pozostało 322, co razem daje cyfrę — 2.608 zarejestrowanych poszukujących pracy. Zapośredniczono w omawianym okresie 2.213 na okres następny pozostało 395 poszukujących pracy.

Wolnych miejsc pracy w tym czasie zgłoszono 2.239, z poprzedniego miesiąca pozostało 719, czyli razem 2.958. Na okres następny pozostało 705 wolnych miejsc.

Kronika Portu Szczecińskiego

mgr Czesław Piskorski

Przejęliśmy cały Port Szczeciński

Miesiąc wrzesień był niewątpliwie przełomowym w dziejach powojennych portu w Szczecinie. W dniu 18 września w Warszawie podpisany został akt, na mocy którego władze wojskowe radzieckie oddały polskim władzom morskim cały port szczeciński. W dniu 19 września odbyło się uroczyste przejęcie pierwszego odcinka portowego przez Ministra Żeglugi — Rapackiego.

Należy tu zaznaczyć, że już od marca 1946 roku pewne części portu były w polskiej administracji. Pomimo, że był to okres bezpośrednio po zakończeniu wojny i port był potrzebny władzom radzieckim dla przewożenia „trofiejnych" transportów na wschód i do kontaktu z radziecką strefą okupacyjną Niemiec, to jednakże już wówczas wojskowe władze radzieckie ,doceniając rolę, jaką port ten stanowi dla życia gospodarczego Polski, wydzieliły tzw. Rejon Portowy Dolnej Odry dla naszych celów gospodarczych. Od półtora więc roku nasze władze morskie gospodarowały na szeregu odcinków portowych. Nabrzeża te zostały uporządkowane i przyjmowano na nich transporty z zachodu, konie i drobnicę oraz rudę. O ile chodzi o eksport to wysyłano przede wszystkim węgiel, a również i sole potasowe. W tranzycie odchodziły czeskie wyroby metalowe, a z portu centralnego z Morskich Składów Naftowych przetwory naftowe wysyłane za pośrednictwem CPN z radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec do Rosji.

Jak wielkie było nasilenie ruchu statków, o tym może w pewnej mierze świadczyć ilość statków, jakie w tym czasie odwiedziły Szczecin. Otóż w roku 1946 do polskich nabrzeży portowych przybiło blisko 300 statków, a w roku bieżącym (do końca września) blisko 700. Łącznie więc odwiedziło dotychczas nasz port 1000 statków.

Zaznaczyć tu jednakże należy, że w większości były to maleńkie szwedzkie żaglowce, które przybywały po węgiel. Dość powiedzieć, że wszystkie 700 statków, jakie w tym roku były w Szczecinie miały łącznie około 250.000 NRT. Stwierdzić jednakże trzeba, że do Szczecina przypływają powoli coraz to większe jednostki, a w pierwszych dniach października wpłynął nawet statek, który zabrał 2800 ton węgla. Był to największy ze wszystkich dotychczasowych ładunków węgla, jaki wypłynął z polskiego Szczecina.

CO PRZEJMUJEMY?

Przejęcie przez polskie władze morskie portu szczecińskiego będzie trwało około miesiąca. W Szczecinie czynna jest polsko - radziecka komisja, która przeprowadza inwentaryzację portu i przekazuje go władzom polskim. Z ważniejszych obiektów, które już zostały objęte przez administrację polską należy wymienić: mosty prowadzące na wyspę Łasztownię, na której znajduje się port centralny (przejęcie mostów umożliwi odbudowę krótszej drogi kołowej do Szczecina), elektrownię portową łącznie z 16 podstacjami, 3 dworce kolejowe, łącznie z torowiskami i obiektami kolejowymi, nabrzeże Starówki, łącznie z dwoma dźwigami (tu władze portowe mają zamiar zorganizować strefę wolnocłową, ponieważ dotychczasowa strefa wolnocłowa została na pewien okres wydzierżawiona władzom radzieckiem), część nabrzeża Kaszubskiego z dwoma dźwigami czynnymi i jednym nadającym się do remontu część nabrzeża Górnośląskiego i 18 wszelkiego rodzaju dźwigów z innych części portu (są to dźwigi ruchome różnego rodzaju, które zostaną prawdopodobnie zainstalowane na Starówce).

Na przejętych terenach już rozpoczęła się praca. Na nabrzeżu Kaszubskim ładuje się węgiel. Kolejarze remontują tory i obiekty kolejowe. — Opracowuje się plany odbudowy poszczególnych odcinków portu i ich wykorzystania. Na cele te zostały bowiem przyznane poważne kredyty. W celu przeładowania wyznaczonych przez Plan Trzyletni dla portu szczecińskiego (który ma być głównym polskim portem węglowym) ilości węgla, będzie ustawionych na nabrzeżu Kaszubskim 10 dźwigów zakupionych w Czechosłowacji, 2 dźwigi rudowe, 2 wywrotnice wagonowe i 1 taśmowiec.

RUCH W PORCIE SZCZECIŃSKIM I W USTCE

W miesiącu sierpniu do portu szczecińskiego weszło 141 statków o pojemności 48 tysięcy NRT. Reprezentowały one bandery dziewięciu państw. Obrót towarowy wyniósł 80,7 tysięcy ton tj. 43% więcej niż w lipcu. Na import przypada 13,4 tysięcy ton, a na eksport 67,3 tysięcy ton. W przywozie na pierwszym miejscu znajduje się ruda (12 tysięcy ton i nieco celulozy oraz makulatury), a w eksporcie węgiel (40 tys. ton) i koks (15 tys. ton).

O ile chodzi o obrót towarowy z wnętrzem kraju wodą (Odrą), to przywieziono 18 tysięcy ton koksu, a wywieziono 6 tys. t. przede wszystkim rudy żelaznej.

Do Ustki weszło w tymże miesiącu 91 statków o pojemności 10,2 tysięcy NRT. Reprezentowały one trzy bandery. Obrót towarowy wyniósł 21,2 tysiące ton, tj. 16,4% więcej niż w ubiegłym miesiącu. Wywieziono 19 tysięcy ton węgla i 2 tys. ton łupku szamotowego.

WYNIKI POŁOWÓW WE WRZEŚNIU

Połowy ryb w rejonie Szczecińskiego Morskiego Urzędu Rybackiego wypadły we wrześniu średnio. Na Zalewie połowy trwały 25 dni, natomiast na Bałtyku tylko 16 dni (sztormy były przeszkodą). Łącznie złowili rybacy 168 ton ryb wartości 13,7 milionów złotych (w sierpniu 136 ton wartości 12 milionów złotych).

O ile chodzi o ilość poszczególnych gatunków to złowiono 56 ton płoci, 55 ton węgorza i 27 ton leszcza. Inne gatunki łowiono tylko w minimalnych ilościach. Podstawą dochodowości był dla rybaków węgorz, ze sprzedaży którego otrzymali oni 10 milionów złotych.

Ważnym momentem, o którym należy również wspomnieć jest przybycie we wrześniu do Szczecina pierwszych polskich statków rybackich z połowów dalekomorskich. Dwa razy przybył „Kastor" i raz „Ławica". Przywiozły one ze sobą 188 ton śledzi i 4 tony białej ryby o łącznej wartości 18 milionów złotych.

Przybycie polskich statków rybackich przyczyniło się w dużej mierze do ożywienia rynku rybnego. Obroty na rynku rybnym doszły w tym miesiącu (biorąc pod uwagę również przetwórstwo rybne), 52 miliony złotych. Solarnie zasoliły 142 tony śledzi a wędzarnie przewędziły 45 ton.

Na marginesie tego ważnego dla Szczecina wydarzenia, które świadczy o tym że port nasz zaczyna być bazą dla naszego rybołówstwa dalekomorskiego stwierdzić trzeba, że w chwili obecnej Szczecin jest przygotowany na przyjmowanie mniej więcej 4—6 statków rybackich miesięcznie od strony rybackiej (solarnie i wędzarnie). Natomiast o ile chodzi o obsługę statków, to niestety nie stoi ona jeszcze w pełni na wysokości zadania. Pobyt statków rybackich w Szczecinie był długi (dochodził do 6 dni) ponieważ nie mogły one na czas otrzymać holowników względnie węgla bunkrowego.

Z OSTATNIEJ CHWILI

W ostatniej chwili jeszcze warto zanotować, że przez Szczecin zaczęły przechodzić transporty towarów tranzytowych ze Szwecji dla Czechosłowacji. Dotychczas tylko Czesi wysyłali przez nasz port swe wyroby metalowe. Do Szczecina przybyły dla Czechów pierwsze transporty rudy i garbników.

Handel zagraniczny „Społem"

W czasie wojny liczono się z szybkim i olbrzymim rozwojem handlu zagranicznego natychmiast po wojnie. Rachuby te zawiodły całkowicie. Obroty handlowe wszystkich państw w porównaniu z przedwojennymi osiągają zaledwie ich połowę, z wyjątkiem Wielkiej Brytanii, która dzięki ogromnym wysiłkom zdołała tak wzmóc swój handel zagraniczny, że jego obroty przekroczyły przedwojenne.

Wbrew oczekiwaniom zniszczenia wojenne stały się tak wielkie, że nastąpił głód towarowy, rynki stały się ogromnie chłonne, szczególnie dla towarów deficytowych, jak zboże, tłuszcze, nawozy sztuczne, ale produkcja ich nie jest wystarczająca i brak jest eksporterów.

OBROTY ZAGRANICZNE POLSKIE PRZED WOJNĄ I DZIŚ

Przed wojną wartość obrotów polskich w handlu zagranicznym (wywóz łącznie z przywozem) wynosiła ponad 600 milionów dolarów; w roku 1945 osiągnęły one 72 mil. dol.; w r. 1946 — 272 mil. dol.; za I półrocze br. — ok. 250 milionów dolarów.

(W obrotach tych nie uwzględnia się wartości eksportu towarów UNRRA). Szacunek obrotów za I półrocze jest tylko przybliżony, gdyż wymaga on dokładniejszych przeliczeń, uzależnionych od rodzaju towarów, w złotych obrót ten wyniósł 27 miliardów złotych).

Rzeczą znaną jest, że najpoważniejszą pozycją w naszym handlu zagranicznym jest węgiel—nasza „waluta" zagraniczna, mamy bowiem w zamian dewizy i kredyty.

WYDZIAŁ ZAGRANICZNY „SPOŁEM"

Handel spółdzielczości polskiej z zagranicą koncentruje się w Wydziale Zagranicznym „Społem", który jest jedną z 22 central, uprawnionych przez Państwo do handlu zagranicznego. Poszczególne centrale mają uprawnienia eksportowe i importowe w zakresie określonych towarów. Wydział zagraniczny „Społem" ma te uprawnienia w zakresie artykułów spożywczych i rolnych, jak maszyny i narzędzia rolnicze, nawozy sztuczne, import żywych zwierząt w szczególności bydła i koni.

W Wydziale pracuje 80 pracowników i zakres ich pracy obejmuje tylko tereny zagraniczne: od portu do odbiorcy zagranicznego, lub też od dostawcy zagranicznego do portu. Skup eksportowanych towarów prowadzi sieć spółdzielcza i również ona zajmuje się rozdziałem towarów importowanych.

Transakcje zagraniczne są dokonywane już to za pośrednictwem biur „Społem", lub na podstawie umów agencyjnych. Na razie działa jedno przedstawicielstwo w łonie „Społem" w Paryżu, obejmujące Francję, Belgię, Holandię i ich kolonie. Projektowane jest otworzenie biur: w Budapeszcie (na Węgry, Bułgarię, Rumunię i Jugosławię) oraz w Sztokholmie (na Szwecję, Danię i Norwegię). Przedstawicielstwa posiada Wydział w Londynie, Pradze Czeskiej (przy czym zawarta ze spółdzielczością czeską umowa przewiduje wymianę urzędników tak, że czeski przedstawiciel będzie pracował na etacie polskiego Wydziału Zagranicznego „Społem", a polski w czeskim „Koospol", w Oslo, w Szwajcarii (polska firma Mazurek — w zakresie importu polskich jaj, drobiu, ziół, pierza), w Stanach Zjednoczonych (F. A. Miller Corporation w zakresie grzybów, ziół i nasion). Planowane jest bliskie uruchomienie przedstawicielstw we Włoszech, Kanadzie, Brazylii, Argentynie, Afryce Południowej i w Islandii — na poszczególne artykuły, np. w Islandii w zakresie eksportu polskiej wikliny.

Jednocześnie przedstawiciele Wydziału Zagranicznego nawiązują bezpośrednie rozmowy z eksporterami i importerami zagranicznymi. W obecnej chwili znajduje się za granicą około 30 osób, co związane jest z aktualnym importem bydła: koni do Polski.

OBROTY ZAGRANICZNE „SPOŁEM"

Obroty handlowe Wydziału Zagranicznego „Społem" można podzielić na trzy grupy:

1) eksport na potrzeby własne spółdzielczości, jak urządzenie do mleczarni spółdzielczych, surowce i urządzenia do własnych zakładów;

2) import zlecony przez państwo, obejmujący przede wszystkim zboże, mąkę i tłuszcze;

3) eksport w zakresie towarów wyznaczonych dla Wydziału Zagranicznego, a więc produktów rolnych, siłą rzeczy ograniczony z powodu istniejącego jeszcze braku tych towarów w Polsce.

W I-ym półroczu obroty wynosiły: w imporcie na potrzeby własne— 1.500 milion. zł; w imporcie zleconym — 1.600 mil. zł.; w eksporcie — 14 mil. zł. W cyfrach zaokrąglonych — razem —3.120 milionów zł. (dokładniej: 3.129 milionów złotych).

Cyfry te nie obejmują towarów już eksportowanych, czy importowanych, a tylko transakcje całkowicie już zakończone z dokonanymi już rozliczeniami.

Dla porównania można dodać, że udział spółdzielczości w handlu zagranicznym wyrażał się cyfrą 11%, a w imporcie 21,7%.

TRANSAKCJE

Wydział Zagraniczny w swych stosunkach handlowych miał do czynienia ze Związkiem Radzieckim, Danią, Norwegią, Stanami Zjednoczonymi, Szwecją, Włochami, Anglią, Szwajcarią.

Jedną z najpoważniejszych transakcji jest import zboża, dokonywany wyłącznie przez „Społem" na zlecenie Min. Aprowizacji. W roku bieżącym „Społem" sprowadziło w okresie przednówka 100 tysięcy ton mąki, pszenicy i żyta z Kanady i Stanów Zjednoczonych. Obecnie trwa import 300.000 ton zboża ze Związku Radzieckiego. Zboże to przejmowane jest w 6 punktach granicznych.

Z ciekawszych transakcji wymienić należy zainteresowania zagranicy polskim łososiem. Próbnie wyeksportowaliśmy 10 ton łososia do Anglii i 3 tony do Palestyny. Handel z Palestyną rokuje szerokie możliwości dla Polski. Zawarte zostały transakcje na wywóz do Palestyny 25 ton miodu sztucznego i 30 ton soków owocowych. Mamy możliwości sprzedawać Palestynie dżemy, konfitury, surówki owocowe i wszelkie przetwory owocowe. W zakresie przetwórstwa owocowego mamy poważne możliwości i w innych krajach.

Bliski Wschód otwiera pewne możliwości dla spółdzielczych browarów. Otrzymaliśmy wiele zapytań w sprawie wikliny, która już przed wojną cieszyła się uznaniem zagranicy. Szczecina znajduje zbyt w Czechosłowacji, Stanach Zjednoczonych i Danii, konserwy rybne na Bałkanach; szeroki wachlarz krajów interesuje się naszymi ziołami, których asortymenty postawił na najwyższym poziomie Wydział Zielarski „Społem". Na razie zmuszeni do importu maszyn rolniczych, musimy już planować ich eksport, tym bardziej, że polskie maszyny rolnicze miały już ustaloną wysoką markę.

Z większych transakcji, obecnie przeprowadzanych, należy jeszcze wymienić import koni i bydła.

Z importem koni z Norwegii mieliśmy duże trudności, wobec złośliwej propagandy jakoby polski rolnik obchodził się z końmi po barbarzyńsku. Przybyli z Norwegii przedstawiciele mogli przekonać się naocznie, że polski rolnik otacza swego czworonożnego towarzysza pracy dobrą opieką. Konie sprowadzamy z 5 krajów. Niewielkie ilości z Belgii (300 koni), Holandii (400), większe z Norwegii (sprowadziliśmy już 3.500 z umówionej ilości 10.000), z Finlandii (1.400), ze Szwecji (10.000).

Należy tu dodać, że pogłowie końskie wzrosło, jak wynika to z danych powojennych w Niemczech (na skutek rabunków), w Finlandii i Norwegii (pozostawione konie niemieckie), podczas gdy w całej bez mała Europie pogłowie koni i bydła uległo katastrofalnemu zmniejszeniu.

W dziedzinie importu bydła: sprowadzamy 225 jałowic i 50 buhajów — zarodowego bydła z Holandii, oraz 2300 rasowych krów ze Szwecji.

W tej chwili Wydział Zagraniczny, przygotowuje plany transakcji z zagranicą dla całej spółdzielczości na rok 1948.

Wielki dzień inicjatywy prywatnej na Wybrzeżu

Uroczystość poświęcenia budowy gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

W dniu 4 bm. odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia budowy nowego gmachu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Na uroczystość poświęcenia budowy gmachu i wmurowania aktu erekcyjnego przybyli przedstawiciele władz państwowych i samorządowych z delegatem Rządu dla Spraw Wybrzeża min. Kwiatkowskim na czele.

Wobec licznie zebranych przedstawicieli władz i społeczeństwa ks. kan. Miszewski dokonał poświęcenia budowy, po czym prezes Izby prof. Ocioszyński wygłosił przemówienie okolicznościowe, podkreślając wagę i znaczenie wnoszonej budowy w skali ogólnopaństwowej odbudowy życia gospodarczego.

Przemówienie prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni prof. Tadeusza Ocioszyńskiego

Obywatele!

„Straszliwy kataklizm wojny i okupacji, które Naród Polski przeżywał wśród nieopisanych cierpień, choć z niezłomną wiarą i odwagą, zniszczył wiele naszego mienia, przyczynił nam nieopisane szkody, obniżył poziom naszego bytu materialnego. Wojny zawsze niszczą ludzkość, ale ta totalna wojna mogła oznaczać dla nas całkowitą niemal zagładę.

Naród Polski zwycięsko przetrwał tę katastrofę.

Ale — nie tylko ją przetrwał. Niezwłocznie po zakończeniu działań wojennych ożywczy i twórczy pęd odbudowy ogarnął cały kraj. Po walce z najeźdźcą przyszła walka z ruinami i zastojem, walka równie zaciekła, równie ofiarna, równie pełna wiary i odwagi. Pokój, w którego trwałość wierzymy, stał się dla całego narodu hasłem twórczej pracy, egzaminem jego żywotności, nakazem nowych wysiłków dla lepszej przyszłości.

Cegła do cegły, dom przy domu— to jest realny program pokolenia, które nie tylko musiało przetrwać złe czasy ale musi stworzyć nowe dobre czasy.

Budujący się tutaj gmach Izby Przemysłowo-Handlowej, jest skromnym ale realnym przyczynkiem do tak pojmowanych zadań naszego społeczeństwa. Oto w sąsiedztwie odżył gmach Giełdy Bawełnianej, przed wojną duma Gdyni z uwagi na pionierskie zadania w rozwijaniu naszych funkcyj morskich; przez parkan sąsiedzki zrasta się cegła z cegłą, aby wyrosnąć w siedzibę samorządu gospodarczego głównego naszego nadmorskiego województwa. Wrastamy w wieczyste nasze włodarstwo morskie, krzewimy się mocno na przymorzu polskim, aby nie tylko odeprzeć zagładę, ale umocnić i rozszerzyć fundamenty życia narodu.

Gmach ten budowany jest z ofiarnego grosza prywatnego kupiectwa i prywatnego przemysłu województw gdańskiego i pomorskiego. Z drobnych sum tworzy się rzecz piękna i użyteczna, w której podwalinach i murach zaklęta jest najwspanialsza wartość twórcza — świadomość obywatelska. Prywatne sfery gospodarcze w Polsce nie jeden już raz złożyły w tych ciężkich czasach realne dowody swej ofiarności obywatelskiej. Ten gmach, który samorządowi gospodarczemu i zrzeszeniom branżowym kupieckim oraz przemysłowym zapewni godziwe warunki pracy, jest także wkładem inicjatywy prywatnej w wielkie dzieło tworzenia nowej, silnej, zasobnej i sprawiedliwej Polski, ponieważ służyć będzie organizowaniu i doskonaleniu pracy gospodarczej jednego z trwałych, koniecznych i uznanych ogniw naszej nowej struktury społeczno - gospodarczej. A to, co w Polsce ma prawo do życia, musi znaleźć także odpowiednie warunki do życia.

Niech mi wolno będzie w zakończeniu serdecznie podziękować imieniem Izby tym wszystkim, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do podjęcia i prowadzenia tego dzieła budowy, a przede wszystkim tym kupcom i przemysłowcom, którzy ofiarami swoimi budowę umożliwiają. I niech mi wolno będzie wyrazić nadzieję, że w atmosferze obywatelskiej współpracy zdołamy rychło ten gmach wykończyć i oddać go w służbę gospodarczych i społecznych potrzeb Ojczyzny".

Po odczytaniu przez Dyrektora Izby mgr Kawczyńskiego aktu erekcyjnego zabrał głos twórca Gdyni — min. inż. Eugeniusz Kwiatkowski — charakteryzując rolę handlu jako motoru życia gospodarczego. Minister stwierdził, że funkcja handlu jest motorem rozbudowy życia gospodarczego i społecznego narodów oraz, że budujący się gmach Izby jest jedną z wartościowych cegieł w budowie nowej rzeczywistości gospodarczej kraju.

„Gdyby nie było handlu — stwierdził min. Kwiatkowski — nie byłoby dróg, kolei i portów, nie byłoby przemysłu i gospodarstwa, bo handel jest funkcją twórczą, która pobudza inne dziedziny życia gospodarczego. Jeśli wkraczamy w nowe życie, jeśli je mamy zdynamizować — musimy wesprzeć rozwój podstawowej dźwigni, która jest źródłem bogactwa narodowego — handlu. A handel nie tkwi w sklepie czy w kantorze — nie można go ująć w sztywne ramy etatyzacji, handel bowiem jest czynnością funkcjonalną rozumu i zależy od twórczej inicjatywy jednostki. Gmach ten służyć ma zrzeszonym organizacjom zdrowej inicjatywy i stanie się jednym z najważniejszych ośrodków dyspozycyjnych nowej Gdyni. Jeśli kładziecie podwaliny pod budowę tego gmachu, to ja, jako najstarszy obywatel honorowy miasta Gdyni mogę Was zapewnić, że czynicie dobrze i za to Wam serdecznie dziękuję".

UDOGODNIENIA W ROZPROWADZENIU RYB MORSKICH.

W wyniku starań Izby Przemysłowo-Handlowej Ministerstwo Aprowizacji zniosło reglamentację ryb morskich i słodkowodnych. Obecnie można je nadawać do przewozu koleją bez żadnych ograniczeń, a nie jak było dotychczas, tylko za listami przewozowymi, opatrzonymi zezwoleniem (pieczątką) Ministerstwa Aprowizacji.

Nadmienić tutaj należy, że Ministerstwo Komunikacji przy przewozie dorsza świeżego, wysyłanego drobnicą pociągami pasażerskimi zastosowało obniżkę taryfy o 25%.

Nadto dalekoidące są ułatwienia komunikacyjne. Nowy rozkład jazdy, wchodzący w życie z dniem 5 bm. wprowadza specjalny pociąg pośpieszny Nr 404, odchodzący z Gdyni o godzinie 19.40, a przychodzący do Warszawy o godz. 5,08, tak aby świeże ryby jeszcze w tym samym dniu rano znalazły się na targu w Warszawie i Łodzi, w głównych centrach konsumcji. Pociąg ten, przewidziany jako „pasażersko-rybny", będzie mógł zabierać do 8 wagonów-lodowni.

Drugą ważną arterią, doprowadzającą świeżą rybę jest międzynarodowy pociąg pośpieszny nr 2, odchodzący z Gdyni o godz. 22,50, który coprawda istniał już w poprzednim rozkładzie, lecz skład jego będzie wykorzystany w nowym rozkładzie do rozprowadzenia ryby na dwa dalsze centra jak Poznań i Wrocław, a co najważniejsze, stwarza on nadzwyczaj dogodne warunki dla eksportu do Czechosłowacji, gdzie zakontraktowano kilka tysięcy ton ryb za kilka milionów koron czeskich. Ryba, wysyłana z Gdyni do Czech, byłaby w ciągu 12 godzin już na punkcie granicznym Państwa.

GDZIE ZGŁASZAĆ SIĘ PO FORMULARZE W SPRAWIE KONCESJONOWANIA HANDLU?

Poniżej podajemy adresy zrzeszeń kupieckich terenowych, w których kupcy tak zrzeszeni jak i nie zrzeszeni mogą nabywać dla podań o zezwolenie na prowadzenie swego przedsiębiorstwa wszystkie potrzebne formularze i gdzie najpóźniej do 15 listopada 1947 roku winni swe podania z wymaganymi załącznikami złożyć:

1) Zrzeszenie Kupców Samodzielnych, Elbiąg, Łącznośści 2,

2) Związek Kupców Polskich (dla terenu miasta Gdańska i powiatu) — Wrzeszcz, Grunwaldzka 62,

3) Zrzeszenie Drobnych Kupców, (tylko dla członków tegoż zrzeszenia), Gdańsk, Hala Targowa, pokój Nr 231,

4) Stowarzyszenie Kupców, Gdynia Świętojańska 78.

5) Zrzeszenie Kupców Samodzieln., Kartuzy, Parkowa 6,

6) Zrzeszenie Kupców Samodzieln., Kościerzyna, Rynek 13,

7) Zrzeszenie Kupców Samodzieln., Kwidzyń, Grudziądzka 18,

8) Tow. Kupców Samodzielnych, Lębork, Garbarska 26,

9) Zrzeszenie Kupców Samodzieln., Malbork, Kwiatkowskiego 16,

10) Stowarzyszenie Kupców (dla terenu m. Oliwy), Oliwa, Armii Radzieckiej 25,

11) Stowarzyszenie Kupców, Sopot, Stalina 776,

12) Zrzeszenie Kupców Samodzielnych, Starogard, Sambora 7,

13) Zrzeszenie Kupców Samodzielnych, Sztum, Młyńska 1,

14) Zrzeszenie Kupców Samodzielnych, Tczew, Dworcowa 34,

15) Zrzeszenie Kupców Samodzielnych, Wejherowo, Sobieskiego 262.

ULGI PRZYWOZOWE

Minister Przemysłu i Handlu oraz Minister Skarbu wydali ostatnio zarządzenie o ulgach importowych, które (ze względu na jego znaczenie) podajemy poniżej w dosłownym brzmieniu:

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 2 czerwca 1947 roku o ulgach inwestycyjnych (Dz. U. R. P. Nr 43, poz. 221) zarządza się co następuje:

§ 1.

Import towarów z zagranicy za dewizy i waluty obce, stanowiące własność importera, lub pod tytułem darmym, dokonany na podstawie zezwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest wolny od świadciążeń importowych pod warunkiem wykonania przez importera świadczeń dewizowych.

§ 2.

Świadczenia dewizowe polegają na odprowadzeniu przez importera do Narodowego Banku Polskiego według kursu urzędowego części obcych walut w następującym stosunku procentowym do ceny nabycia.

I grupa — materiały i półfabrykaty dla produkcji przemysłowej — 30 procent.

II grupa — gotowe wyroby powszechnego użytku — 40 procent.

II grupa — pieprz, wanilina, wanilia, gotowe specyfiki farmaceutyczne i artykuły luksusowe — 100 procent.

IV grupa — skóra — 150 procent.

V grupa — surowce farmaceutyczne oraz inne towary niewymienione w poprzednich grupach — 50 procent.

Import surowców, artykułów żywnościowych pierwszej potrzeby oraz maszyn i narzędzi, dokonany na podstawie zezwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest wolny od świadczeń dewizowych.

§ 3.

W przypadkach wyjątkowych, gdy importer wymieniony w § 1 nie może wykonać świadczeń dewizowych, będą pobierane obciążenia importowe, na zasadach określonych instrukcją Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwa Skarbu.

§ 4.

Niniejsze zarządzenie nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwoleń Komisji Dewizowej na cedowanie walut obcych lub dewiz na rzecz importerów i na dysponowanie walutami obcymi i dewizami przez importerów na cele wymienione w § 1.

§ 5.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Przemysłu i Handlu
Minister Skarbu

REJESTRACJA NIEKTÓRYCH DOKUMENTÓW NA OKAZICIELA EMITOWANYCH PRZED DNIEM 1 WRZEŚNIA 1939 R. A W DNIU TYM NIE PRZEDAWNIONYCH.

Dekretem z dnia 3.II.1947 r., o rejestracji i umorzeniu niektórych dokumentów na okaziciela (Dz. U. Nr 22/47 poz. 88) zarządzona została rejestracja tego rodzaju dokumentów.

Rejestracja winna być dokonana do dnia 3 kwietnia 1948 r. włącznie.

Rejestrację dokumentów przeprowadza instytucja, która dokument emitowała, a w wypadku gdy instytucja emitująca nie wznowiła po woj nie swojej działalności, Sąd Rejestrowy ostatniej siedziby wystawcy wyznaczy przedstawiciela, wobec którego rejestracja winna być dokonana. Stosownie do porozumienia resortowych Ministerstw, Minister Sprawiedliwości zarządził, by Sądy Rejestrowe mianowały z urzędu jako przedstawicieli izby przemysłowo - handlowej, które będą w takich wypadkach przeprowadzały czynności rejestracyjne.

Wobec tego we wszelkich sprawach rejestracyjnych dokumentów na okaziciela, w wypadku gdy nie istnieje instytucja emitująca, należy zwracać się do terytorialnie właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej.

Równocześnie Izba Przemysłowo - Handlowa podaje w całości treść ogłoszenia Ministerstwa Skarbu w tej sprawie:

Podaje się do publicznej wiadomości, iż zgodnie z dekretem z dnia 3 lutego 1947 roku o rejestrze i umarzaniu niektórych dokumentów na okaziciela, emitowanych przed dniem 1 września 1939 r. (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 88), wystawcy (instytucje, które dokumenty emitowały) przeprowadzają rejestrację i ostemplowanie emitowanych przed dniem 1 września 1939 roku dokumentów na okaziciela, a w dniu tym nieprzedawnionych.

Rejestrację w Kraju przeprowadzają zakłady centralne wystawców — bądź ich oddziały. W przypadkach, gdy wystawca nie ma obecnie organu powołanego do prowadzenia jego spraw, sąd rejestrowy ostatniej siedziby wystawcy względnie siedziby Sądu Najwyższego wyznaczy na wniosek posiadacza dokumentu zgodnie z art. 3 powołanego dekretu — przedstawiciela wystawcy dla przeprowadzenia rejestracji.

Rejestracja trwać będzie do dnia 3 kwietnia 1948 roku włącznie.

Rejestrację dokumentów na okaziciela, emitowanych przed dniem 1 września 1939 roku, a będących w posiadaniu osób zamieszkałych za granicą, przeprowadzają polskie urzędy konsularne.

Dokumenty podlegające rejestracji nieostemplowane przed upływem terminu rejestracji, tracą moc prawną.

W równej mierze z posiadaczami, obowiązani są do rejestrowania dokumentów, stanowiących podstawę rejestracji, ich dzierżyciele.

Podstawę rejestracji stanowią:

1) oryginały dokumentów na okaziciela i ich duplikatu,

2) prawomocne postanowienie sądów polskich o umorzeniu dokumentów na okaziciela oraz

3) zaświadczenie instytucyj kredytowych, związków samorządu terytorialnego i gospodarczego, zakładów ubezpieczeń społecznych, P. Z. U. W. oraz urzędów i wszelkiego rodzaju osób prawnych prawa publicznego, o utraceniu w okresie od dnia 1 września 1939 r. odnośnych dokumentów na okaziciela, które znajdowały się w ich posiadaniu lub dzierżawie w chwili utraty:

Rejestracji nie podlegają dokumenty na okaziciela:

1. Emitowane przez Państwo,
2. Emitowane zagranicą,
3. Kupony,
4. Banknoty i inne dokumenty płatne za okazaniem,
5. Książeczek wkładowych na okaziciela P. K. O.
6. Dokumenty z zastrzeżeniem nieumarzalności.

Zgłoszenie utraconego dokumentu w przypadkach, gdy nie można podać istotnych znamion tego dokumentu, przewidziane w art. 19 powołanego dekretu, może być dokonane tylko u wystawcy utraconego dokumentu.

Powołanym dekretem z dnia 3 lutego 1947 roku zostało unormowane również postępowanie umorzeniowe w odniesieniu do utraconych dokumentów na okaziciela, emitowanych przed dniem 1 września 1939 r. — Wszczęcie postępowania umorzeniowego w odniesieniu do tych dokumentów winno nastąpić przed upływem terminu rejestracji. Właściwym do przeprowadzenia sądowego postępowania umorzeniowego utraconych dokumentów na okaziciela jest sąd grodzki, położony w okręgu siedziby zakładu centralnego wystawcy.

Wszystkie instytucje, które emitowały dokumenty na okaziciela, obowiązane są podać do publicznej wiadomości dokładne adresy swoich placówek rejestracyjnych w kraju,

Wiadomości z rynków zamorskich

Brazylia

Począwszy od 1 czerwca br. władze nie uwzględniają żadnego zgłoszenia na eksport i import, o ile nie znajdzie się w załączeniu certyfikat podpisany przez brazylijskiego eksportera, importera lub ich legalnych przedstawicieli, a zawierających szczegóły dot. pochodzenia towaru, jego przeznaczenia, ogólnej sumy, ceny na pojedyńczy artykuł i inne wyjaśnienia.

W stanie Sao Paulo zbudowano jedną z największych południowo - amerykańskich fabryk tekstylnych. Fabryka posiadać będzie zdolność obrotową 80.000 wrzecion. Większa część produkowanej tam przędzy pochłoną warsztaty tkackie. Planowane jest wytwarzanie 160.000 mtr. tkanin bawełnianych dziennie. Roczne zapotrzebowanie na surową bawełnę dojdzie do 10.000 beli. Zakłady znajdują się wśród największych brazylijskich plantacji bawełny, w miejscowości Ribeirao Preto i zatrudnią ok. 2.000 ludzi.

W porównaniu do okresu przedwojennego (400.000 sztuk) podwojona została produkcja opon, która wynosi obecnie 700.000 do 800.000 sztuk rocznie. Ilość samochodów na biegu znacznie się zmniejszyła, a mimo i zapotrzebowanie na opony wzrosły o 100 proc., wskutek większego zużycia tychże przez zwiększony kilometraż przebywany przez mniejszą ilość wozów.

Argentyna

Na początku br. eksportowano miesięcznie około 286.000 ton metr. zboża, tj. 13 proc. mniej, aniżeli w analogicznym czasokresie ub. r. W połowie maja znajdował się niewielki zapas zboża w portach. Na skutek zagrożonej sytuacji żywnościowej w Europie, Argentyna miała zwiększyć swój wywóz w miesiącach maju, czerwcu i lipcu do około miiion ton miesięcznie. Przy maksymalnym wykorzystaniu środków tran sportowych i urządzeń portowych osiągnięto jednakże w powyższych miesiącach zaledwie 700.000 to metr. Powodu należy szukać w zwolnionej dostawie zboża na rynek, niesprzyjającej pogodzie oraz trudnościach w uzyskaniu rąk roboczych. Pozatem producenci byli niezadowoleni z oficjalnie ustalonej ceny zboża.

W bieżącym roku przeznaczono — 1.571.000 hektarów ziemi na wysiew słonecznika. Zbiory wyniosą 700.000 do 800.000 ton metr.

Produkcja bawełny osiągnie 78.400 ton metr., tj. o 27 proc. więcej, aniżeli w roku poprzednim.

Zbiory orzechów ziemnych wyniosą 115.600 ton metr. (o 17 procent mniej, aniżeli 1946), ziemniaków — 652.000 ton (30 proc. poniżej przeciętnej), ryżu 160.500 ton.

Wenezuela

Na początku 1946 roku koła miarodajne przemysłu naftowego odniosły się bardzo sceptycznie co do przyszłego rozwoju produkcji naftowej, która znacznie wzrosła podczas wojny w związku z zapotrzebowaniami aliantów. Wątpliwości jednak, przy widocznym dalszym wzroście obrotów, które osiągnęły w listopadzie ub. roku rekordowe wyniki, — gdyż produkcja ropy doszła do 1.143.375 beczek, zostały usunięte.

W ciągu całego roku czyniono dalsze poszukiwania nad odkryciem nowych złóż ropy naftowej, — przede wszystkim na jeziorze Maracaibo.

Meksyk

Wartość handlu zagranicznego wyraża się na rok 1946 cyfrą 4.555 milionów pesos (1 peso = 0,2062 dol. USA.). Jest to w stosunku do roku poprzedniego zwyżka o 55 proc. Import wynosił 2.640.000.000 pesos, eksport 1.915.000.000 pesos. Bilans ujemny w wysokości 725.000.000 pesos wzrósł w porównaniu do 270 milionów pesos w roku 1945. Spowodowany on został deficytem w produkcji artykułów żywnościowych, zmniejszonym zapotrzebowaniem powojennym ze strony zagranicy oraz wzrastającym uprzemysłowieniem i w związku z tym inwestycjami niezbędnymi w urządzeniach.

W ciągu 1946 roku zebrano 2.350.000 ton kukurydzy, tj. o 24 proc. więcej aniżeli w ubiegłym roku. Wzrost ten zawdzięcza się nowo nawadnianym terenom pustynnym. Kraj odczuwa jednakże nadal brak dostatecznej ilości kukurydzy, cena poza tym na ten artykuł wzrosła o 12 proc. w porównaniu do listopada 1945 roku.

Tereny obsiane pszenicą obejmowały 455.000 hektarów ziemi, zbiory zaś wyniosły 345.000 ton metr., nieco mniej aniżeli w roku 1945. W 1947 roku zostanie uprawionych 480.000 hektarów.

Zbiory ryżu nie były dostateczne, tak że trzeba było dodatkowo sprowadzić 20.000 ton metr.

W sezonie bawełnianym 1946 zebrano 443.000 beli i eksportowano zarazem 253.000 beli.

Prezydent Aleman w swej mowie w grudniu zaznaczył, że starać się będzie o podwyższenie produkcji w rolnictwie. Przeprowadzone to ma być otwarciem 1.400.000 dalszych ha ziemi przez odpowiednie nawadnianie. Koszty w związku z projektem wyniosą 300.000.000 dol. USA. Ogółem znajdowało się w roku 1946 — 6.793.000 ha ziemi pod uprawą.

Rafinerie przemysłu naftowego produkują już 200.000 beczek dziennie. Przeciętna ilość rocznie wydobytej ropy wynosi 50.000.000 beczek. Rozmiar znanych podziemnych złóż obliczono na ok. 900.000.000 beczek, które starczą przy obecnym tempie wydobycia na przeciąg dalszych 18 lat. Przeprowadza się poszukiwania nowych złóż. Koszta wiercenia doszły w 1946 roku do 19.000.000 pesos.

Handel zagraniczny wykazuje w pierwszych miesiącach br. w dalszym ciągu deficyt, obciążający w znacznej mierze rezerwy dewizowe banków meksykańskich. Straty wynoszą między 12 i 25 mil. dolarów miesięcznie.

Zaprowadzone zostały wobec tego pewne ograniczenia w imporcie takich artykułów, które uważane są za luksus, jak samochody, aparaty radiowe, chłodnie itp. Udział ich nie jest jednakże tak wielki, aby móc decydować o zrównoważeniu bilansu. Znacznie więcej obciąża bilans przywóz artykułów żywnościowych, których kraj nie produkuje w dostatecznej ilości. Rozbudową sieci kolei i szos otwiera się nowe dotychczas trudno dostępne rejony, nawadnianiem zdobywane są dalsze cenne tereny, sprowadzeniem maszyn rolniczych otwierają się szersze możliwości w uprawie ziemi. Celem wszystkich tych wysiłków jest podniesienie standartu życiowego mas pracujących oraz obniżenie cen przez zwiększoną produkcję.

Guatemala:

Począwszy od czerwca br. daje się zauważyć na rynku guatemalskim przewaga importu nad eksportem. Sytuacja ta zachwiała system kredytowy i spowodowała pewną stagnację na rynku wewnętrznym oraz trudności w wywiązywaniu się kupców z należności wobec zagranicznych dostawców.

Rynek nie może pochłonąć obecnego napływu tekstylii bawełnianych, tak że niektórzy finansowo słabi importerzy zmuszeni są sprzedawać towar i oddawać na rynek o 50 proc. niżej kosztów własnych. Inne artykuły w nadmiarze sprowadzane obejmują leki i artykuły farmaceutyczne, dętki i opony, żywność w konserwach, tanie wyroby szklane, i inne niskowartościowe artykuły bazarowe.

Aktualnym pozostaje natomiast nadal zapotrzebowanie na szyby, żelazo konstrukcyjne, kafle ścienne i na podłogi, gwoździe, śruby, materiał do instalacji elektrycznej itp. Brak wymienionych artykułów przeciąga wykończenie wielu planów budowlanych.

Po przeprowadzeniu badań mających służyć za podstawę nowej taryfy płac, uwzględniającej potrzeby życiowe robotników rolnych i rzeczywistą wartość wykonanej przez nich pracy, stwierdzono, że najniższe wyposażenie za dzień pracy wynosiło dotychczas 0,25 dol., najwyższe zaś 1,00 dol. Robotnicy, którym wypłacono część zarobku w formie deputatów, lub w przydziałach terenowych, otrzymali jedynie od 5—10 centów dziennie.

Salvador:

Podczas 1946 roku eksportowano 11.204.772 kg towaru o wartości 13.641.919 colones (2,50 colones = 1 dol. USA).

A. Wiatrak.

Polish Sea Chronicle

Ship traffic in September 1947

Gdynia:

	Number of ships
Entered	278
Cleared	280
total	558

Gdańsk:

	Number of ships
Entered	220
Cleared	208
total	428

Specification according to nationality (ships incoming)

Nationality	Number of ships	Nationality	Number of ships
1. swedish	117	1. swedish	76
2. polish	59	2. danish	44
3. danish	36	3. norwegian	28
4. norwegian	26	4. polish	23
5. finnish	18	5. finnish	23
6. Soviet-Union	8	6. greek	8
7. dutch	4	7. Soviet-Union	5
8. U. S. A.	4	8. panaman	3
9. greek	3	9. french	3
10. french	2	10. italian	2
11. british	1	11. swiss	2
		12. british	1
		13. dutch	1
		14. canadian	1

Ustka:

	Number of ships		Number of ships
Entered	95	swedish	80
Cleared	95	other scandinavian	15
total	190	total	95

COAL EXPORT FROM POLAND IN SEPTEMBER 1947

Gdynia	302.728 tons
Gdańsk	429.691 tons
Ustka	32.375 tons
total:	764.794 tons

The total volume of coal trans - loaded in the three ports amounted to 764.794 tons which is somewhat greater than the total volume in August (increase of 3.977 tons).

Gdynia:

Compared with August 1947, the export of coal during September yielded a slight decline of 8.689 tons.

Gdańsk:

In comparison with August 1947 there was a little gain of 1.372 tons.

Ustka:

Coal export from this port has increased and amounted to: 32.375 tons as against the figure of 21.281 tons during August.

IRON ORE IMPORT AND TRANSIT

During September the iron ore import to Gdańsk and the transit through Gdańsk carried by 50 vessels amounted to: 151.316 tons, whereof 96.891 tons carried by 31 vessels for the polish industry, 44.476 tons by 15 vessels for Czechoslovakia and the remainder of 9.946 tons by 4 vessels for Hungary. The figure of 96.891 tons yielded an increase of 24.369 tons as against the figure during the preceding month.

Szczecin:

New wharfs of the Szczecin port so far administrated by the Soviet-Union have been taken over by Poland.

Thus the central port including the Cashubian and Silesian wharfs could be opened for the Polish coal export which will mostly be intensified in the next time. In connection with this intensification the Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego (Polcoal) has started doing business and replaced the Polska Żegluga na Odrze acting at Szczecin up to now.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE.

The arrival of Mr. Steuch director of the Baltic and International Maritime Conference from Copenhagen to Gdynia has been announced for the 7-th, October.

Mr. Steuch invited by the Polish Shipbrokers Association with concert of the Ministry of Navigation will hold a couple of conferences in Warsaw, Katowice and Gdynia in order to discuss the corditions of the charterparties as „Baltcon" and „Scanderz".

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Dział prawny: Dr Mieczysław Piekarski
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak
Kroniki Spółdzielczej: Józef Iżycki

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor naczelny Mgr K. ZAGÓRNY-KRETOWICZ

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Księgowości: Mgr Stefan J. Krzyżaniak.
Kroniki Szczecińskiej: Mgr Czesław Piskorski

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 28-239 W-07090